Au cœur de L'ANTARCTIQUE

L'expédition du *Nimrod* au Pôle Sud



Ernest SHACKLETON

La Découvrance
éditions

Au cœur de L'ANTARCTIQUE

L'expédition du *Nimrod* au Pôle Sud



Ernest SHACKLETON

La Découvrance
éditions

Ernest H. SHACKLETON

Au cœur de L'ANTARCTIQUE

L'expédition du *Nimrod* au Pôle Sud

La Découvrance *éditions*
2007 – ISBN : 978-2-84265-514-3

Cet ebook tente de reproduire le plus fidèlement possible la structure du livre papier original. Ceci peut expliquer les différences de typographie et de présentation d'un chapitre sur l'autre (voire certaines fautes d'orthographes).

La présence de photos et de dessins en son sein rend son poids en Mo plus lourds qu'un ebook normal.



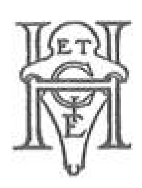
E.-H. SHACKLETON

E. H. SHACKLETON

AU CŒUR
DE
L'ANTARCTIQUE

EXPÉDITION DU « NIMROD » AU POLE SUD

LA TRADUCTION ET L'ADAPTATION DE CE VOYAGE
ONT ÉTÉ FAITES PAR
M. CHARLES RABOT



PARIS
LIBRAIRIE HACHETTE ET Cie
79, BOULEVARD SAINT-GERMAIN
1910

Ernest Shackleton (1874-1922) est une figure marquante de l'âge héroïque de l'exploration de l'Antarctique, à l'égal des Amundsen et des Scott. De descendance anglo-irlandaise, Ernest Shackleton naquit en Irlande, dans le comté de Kildare. Il fréquenta le collège de Dulwich, où il fut loin d'être un étudiant modèle et entra ensuite dans la Marine marchande britannique.

Shackleton accompagna Robert Scott dans l'expédition de la *Discovery* en 1901-1903. Pour recruter les membre de l'expédition, le *Times* de Londres aurait publié l'annonce suivante : « On recherche des hommes pour un voyage dangereux. Petits salaires. Froid glacial. Longs mois d'hiver. Danger permanent. Retour sain et sauf incertain. Honneur et reconnaissance en cas de succès. » Shackleton et Scott marchèrent vers le Pôle Sud, mais en raison de nombreuses difficultés dues à leur inexpérience, il durent s'arrêter à 857 km du pôle, le 31 décembre 1902. Shackleton souffrit de scorbut au cours du voyage de retour.

Ernest Shackleton organisa et prit la tête de l'Expédition antarctique britannique (1907-1909), dont l'objectif principal était d'atteindre le Pôle Sud. L'expédition prit le nom de *Nimrod,* du nom du bateau qui transporta l'expédition jusqu'en Antarctique. A partir du camp de base établi sur l'île de Ross, 40 km au nord de l'abri construit par l'expédition précédente. Les résultats de cette expédition furent impressionnants : première ascension du mont Erebus, localisation du Pôle magnétique… Shackleton et ses compagnons traversèrent les monts Transantarctiques et furent les premiers hommes à atteindre le plateau du Pôle Sud, d'où ils eurent la chance de revenir grâce à un temps heureusement très favorable. Au Royaume-Uni, Shackleton devint un héros et fut aussitôt anobli.

Après trois années passées à profiter de la gloire d'avoir été l'homme qui a été le plus au Sud, Shackleton se lança dans l'Expédition impériale transantarctique, dit expédition de l'*Endurance.* Il s'agissait de traverser le continent antarctique par le Pôle Sud. Quittant Londres le 1er août 1914, l'*Endurance* atteignit la mer de Weddell le 10 janvier 1915. Mais le bateau fut pris par les glaces et brisé le 27 octobre suivant. Les 28 membre de l'équipage

tentèrent d'atteindre l'île de l'Éléphant au moyen de trois petits bateaux. Tous survécurent, au prix d'incroyables difficultés, Shackleton et cinq hommes ayant réussi à atteindre la Géorgie du Sud grâce à l'un des petits bateaux.

Trop âgé pour être mobilisé, bien qu'il se soit porté volontaire, Shackleton fut envoyé en Amérique du Sud par le gouvernement britannique pour tenter de convaincre le Chili et l'Argentine d'entrer en guerre aux côtés des Alliés. Mais cette mission fut un échec. Il accompagna en 1918 une mission militaire britannique à Mourmansk, contre les bolchéviks, mais n'y joua qu'un modeste rôle technique.

Il revint à Londres, donnant des conférences, mais souffrait d'une santé qui se détériorait. En 1921, Ernest Shackleton entreprit une nouvelle expédition maritime autour de l'Antarctique. Il mourut le 5 janvier 1922 d'une crise cardiaque à bord de la *Quest* et fut enterré à Grytviken, en Géorgie du Sud.

PRÉFACE

Je ne puis donner dans ce livre un exposé détaillé des études scientifiques poursuivies par l'Expédition. Les lecteurs trouveront en appendice des notes, rédigées par les spécialistes, résumant leurs observations dans le domaine de la géologie, de la biologie, et de la physique du globe. Aussi bien, je me borne à esquisser ici les principales lignes de notre œuvre géographique.

Nous avons passé l'hiver de 1908 sur les bords du *Sound Mc Murdo,* à 32 kilomètres au nord des quartiers de la *Discovery*. En automne, une escouade fit l'ascension du mont Erebus et en releva les différents cratères. Au printemps, et durant l'été 1908-1909, trois groupes rayonnèrent de notre station : le premier se dirigea vers le sud et parvint à la latitude la plus méridionale que l'on ait jusqu'ici atteinte ; le deuxième fut le premier à arriver au Pôle magnétique austral et le troisième explora les chaînes de montagnes situées à l'ouest du *Sound Mc Murdo*.

L'escouade du Sud, composée de quatre hommes, planta le pavillon britannique au 88° 23' de latitude sud, à 179 kilomètres du Pôle Sud.

Elle constata en outre l'existence d'une grande chaîne de montagnes, s'étendant du 82°au 86°de latitude vers le sud-est, et, de plusieurs autres crêtes très élevées orientées vers le sud et le sud-ouest ; enfin, entre ces reliefs, elle reconnut un des plus grands glaciers du monde, descendant d'un plateau glacé dont l'altitude sous le 88°de latitude dépasse 3300 mètres. Suivant toutes probabilités ce plateau s'étend au delà du Pôle géographique Sud et couvre la région comprise entre ce point et le cap Adare.

Ces reliefs et le grand glacier se trouvent représentés sur la carte jointe à ce livre, aussi exactement que le comportent les seuls levers expédiés que les circonstances nous ont permis d'exécuter.

Nous n'avons pu dissiper le mystère qui enveloppe les conditions génétiques de la Grande-Barrière de glace. Son étendue et son mode de formation ne pourront être connus que lorsqu'une expédition

aura fixé la position de la chaîne qui enveloppe son extrémité méridionale.

Toutefois, les observations et les mesures que nous avons recueillies nous inclinent à penser, sous réserves cependant, que cet appareil est constitué principalement de neige, formant un glacier *imparfait.*

La disparition de la baie du Ballon, survenue à la suite d'un vêlage de la Grande-Barrière, montre quelle est toujours affectée par le mouvement de régression qui a été observé depuis le voyage de Sir James Ross, en 1842. Sous le 163e méridien, l'existence d'une haute terre couverte de neige semble certaine ; là, nous avons reconnu des pentes et des monticules entièrement enneigés atteignant une altitude de 240 mètres, mais aucun affleurement rocheux. Dans ces parages nous n'avons pu effectuer de sondages. Au sujet de l'existence de cette terre, il ne nous a pas été possible d'arriver à la certitude.

Les observations faites par l'escouade du Nord au Pôle magnétique austral comme dans ses environs donnent pour les coordonnées de ce point : 72° 25' latitude sud et 155° 16' longitude est. Suivant d'abord la ligne de côtes de la Terre Victoria, ce groupe découvrit dans cette région de nombreux pics, glaciers et langues de glace, ainsi que deux petites îles. Mawson a fait la triangulation de cette section du littoral ; il a pu ainsi apporter plusieurs corrections aux cartes existantes.

Enfin, dans les montagnes de l'Ouest de la Terre Victoria, la troisième escouade a exécuté des levers, qui complètent nos connaissances topographiques de ces reliefs, et poursuivi des recherches géologiques importantes.

Une autre découverte géographique notable est celle de 72 kilomètres d'une côte nouvelle située au delà du cap Nord et orientée d'abord vers le sud-ouest, puis vers l'ouest.

Les recherches minutieuses poursuivies pendant la traversée de retour du *Nimrod* confirment l'opinion généralement admise que les îles Émeraude, Nimrod et Dougberty n'existent pas. Je n'engagerai pas cependant à effacer ces terres sur les cartes, avant que de nouvelles explorations n'aient été entreprises. Peut-être, en effet, quoique cela soit très douteux, ces îles gisent-elles en deçà ou au delà des positions qui leur sont assignées. Dans ces conditions, il est

préférable de les maintenir sur les cartes jusqu'à ce que l'on ait la preuve certaine de leur non-existence.

Je tiens à exprimer ma plus profonde reconnaissance à tous ceux dont la libéralité a soutenu nos débuts. C'est à la générosité de miss Dawson Lambton et de miss E. Dawson Lambton que je dois d'avoir pu commencer l'organisation de l'Expédition ; ultérieurement, leur concours actif ne me fit jamais défaut. MM. William Beardmore (de Parkbead, Glasgow), G. -A. Mc Lean Buckley (de Nouvelle-Zélande), Campbell Mc Kellar (de Londres), Sydney Lysaght (Somerset), M. A. -M. Fry (de Bristol), le colonel Alexander Davis (de Londres), William Bell (de Pendell Court, Surrey), H. -H. Barllett (de Londres) et d'autres amis tinrent à honnorer de concourir aux frais de l'Expédition. Je dois aussi des remerciements à ceux qui ont bien voulu se porter garants des sommes que j'empruntai pour couvrir une très grande partie des dépenses nécessaires. J'exprimerai enfin ma gratitude au Gouvernement Impérial, pour la subvention de 500 000 francs qu'il m'a accordée et qui m'a permis de me libérer.

Sir James Mill, directeur de l'Union Steam Stupping Company, de Nouvelle-Zélande, m'a également apporté un précieux concours. Enfin, la bienveillance et la libéralité que nous ont témoignées le Gouvernement et les habitants de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande resteront un des plus agréables souvenirs de l'Expédition.

J'ai aussi une dette de gratitude à l'égard des maisons de commerce qui m'ont offert des vivres, et des fabricants qui ont apporté le zèle le plus vif à nous fournir des produits de premier choix.

J'ai de grandes obligations à M. Edward Saunders, de Nouvelle-Zélande, qui a été non seulement un secrétaire actif, mais encore un conseiller littéraire avisé et un collaborateur dans la rédaction de ce livre ; enfin à mon éditeur, M. William Heinemann qui m'a donné de nombreuses marques d'intérêt et de bienveillance.

Je remercierai enfin les membres de l'Expédition, auteurs des appendices scientifiques. Je dois une mention spéciale au professeur T. -W. Edgeworth David, qui a présenté le récit de l'expédition de l'escouade du Nord, et à M. George Marston, notre artiste, dont la

contribution à ce volume est représentée par les gravures en couleur, les esquisses et quelques diagrammes.

Pour le récit d'événements survenus en mon absence, j'ai eu recours aux notes prises par divers de mes collaborateurs.

Les photographies qui illustrent ce volume ont été choisies entre des milliers, faites par Brockleburst, David, Davis, Day, Dunlop, Harbord, Joyce, Mackintosh, Marshall, Mawson, Murray et Wild, et obtenues souvent dans des circonstances exceptionnellement difficiles.

Je dois également rendre hommage à l'activité avec laquelle mon beau-frère, M. Herbert Dorman, de Londres, M. J. -J. Kursey de Christ-church (Nouvelle-Zélande) et M. Alfred Reid, notre administrateur, ont dirigé nos affaires en mon absence.

Pour terminer, c'est pour moi un devoir d'exprimer ma plus profonde reconnaissance à mes collaborateurs. Par leur zèle et par leur dévouement, ils ont été les artisans de nos succès ; sans leur concours si affectueux et si entier dans toutes les circonstances, aucun résultat n'aurait été atteint.

E. H. SHACKLETON. Londres, Octobre 1909.

CHAPITRE PREMIER

ORGANISATION ET PRÉPARATIFS

POURQUOI JE REPARTIS POUR L'ANTARCTIQUE. – DIFFICULTÉS FINANCIÈRES. – PROGRAMME DE L'EXPÉDITION. – APPROVISIONNEMENTS ET MATÉRIEL. – LE NAVIRE DE L'EXPÉDITION. – PONEYS, CHIENS ET AUTOMOBILE. – PERSONNEL DE L'EXPÉDITION.

Les explorateurs s'élancent à la conquête des terres vierges, poussés soit par le goût des aventures, soit par le souci des recherches scientifiques, soit encore par le mystérieux attrait de l'inconnu. Dans la décision que je pris de repartir pour l'Antarctique, je subis l'influence de ces trois mobiles des actions humaines.

Rapatrié pour cause de maladie avant la fin de l'expédition de la *Discovery,* j'avais gardé un ardent désir de revoir cet immense continent de glace et de neige. Les régions polaires laissent, en effet, sur ceux qui y ont combattu, une empreinte dont les hommes qui ne sont jamais sortis du monde civilisé peuvent difficilement s'expliquer la puissance. J'étais, d'autre part, convaincu qu'une expédition, organisée suivant les principes que j'avais arrêtés dans mon esprit, serait fructueuse et permettrait de compléter et d'élargir l'œuvre, déjà si considérable, de la *Discovery*.

Cette mission avait découvert la grande chaîne de montagnes qui court dans la direction nord-sud, du cap Adare au 82° 17' de latitude sud ; mais on ignorait si, au delà de ce point, cette chaîne se prolongeait loin dans le sud-est ou dans l'est. Par suite, l'extension de la Grande-Barrière vers le sud demeurait mystérieuse. Pareillement dans la direction de l'est, l'étendue de cet immense glacier était complètement inconnue, l'expédition de la *Discovery* n'ayant pu reconnaître les dimensions de la Terre du Roi Edouard VIL Enfin, il était important d'étudier le mouvement d'écoulement de la Barrière. En outre de ces trois questions, une quatrième me préoccupait particulièrement. Au sud du 82° 17' de latitude, n'existait-il pas un

haut plateau semblable à celui découvert par le capitaine Scott à l'ouest des montagnes de l'Ouest ?

Dans le domaine de la météorologie, non moins que dans celui de la géographie, une expédition antarctique était assurée d'obtenir des résultats intéressants ; elle apporterait notamment des données d'une importance pratique considérable pour l'Australie et la Nouvelle-Zélande, dont le climat est influencé par les mouvements de l'atmosphère qui ont leur origine dans l'Antarctique. De plus, une nouvelle campagne enrichirait de précieux documents les sciences naturelles, la géologie, la zoologie et la minéralogie. Enfin, quel vaste champ, et combien fécond, offrait l'étude de l'aurore australe, de l'électricité atmosphérique, des marées, des courants atmosphériques et marins, de la formation de la glace et de ses mouvements. L'organisation d'une expédition était donc justifiée par l'importance des résultats scientifiques qu'il était permis d'espérer, abstraction faite de l'idée d'établir un record vers le sud.

La principale difficulté à laquelle se heurtent presque tous les explorateurs lorsqu'ils veulent organiser un voyage, c'est le manque d'argent. Sous ce rapport, je n'étais guère en bonne posture. L'équipement d'une expédition antarctique entraîne une dépense de plusieurs centaines de mille francs, dont le recouvrement demeure très aléatoire. Bien que mon programme eût été établi sur des bases aussi économiques que possible, pendant plus d'un an je ne pus réussir à trouver les sommes nécessaires. Les recommandations que j'avais obtenues pour des gens fortunés demeuraient sans effet et mes efforts pour les persuader de l'importance de l'œuvre que je me proposais d'entreprendre restaient vains. Malgré ces insuccès, je persistai dans ma résolution. C'est seulement, en décembre 1906, que quelques amis personnels me promirent leur appui financier. Encouragé par cette confiance, je commençai de nouvelles démarches ; le 12 février 1907, enfin, j'avais des promesses de souscription assez nombreuses pour pouvoir annoncer mon projet. Naturellement plusieurs de ces engagements ne purent être tenus et, jusqu'au départ de l'Expédition, je demeurai aux prises avec des difficultés financières. La situation ne devint meilleure qu'après mon arrivée en Nouvelle-Zélande, grâce à la généreuse assistance des gouvernements d'Australie et de Nouvelle-Zélande.

Dans le *Geographical Journal* de mars 1907, je publiai un résumé de mon plan de campagne. Ultérieurement, les circonstances m'obligèrent à en modifier plusieurs parties. Je me proposais de partir de Nouvelle-Zélande au commencement de 1908 et d'hiverner sur le continent antarctique, tandis que le navire, après avoir débarqué personnel et matériel, retournerait dans le nord au port de départ. Je voulais éviter que le bâtiment ne fût pris dans les glaces et, par suite, faire l'économie d'une expédition de secours, le même navire pouvant revenir nous chercher l'été suivant. Au printemps, le *corps de débarquement,* composé de neuf ou douze hommes, enverrait trois escouades entreprendre diverses explorations, écrivais-je. « Un groupe se dirigera vers l'est, et, si possible, traversera la Barrière jusqu'à la Terre du Roi Edouard VII, pour en longer ensuite la ligne de côtes. Il battra en retraite quand il le jugera nécessaire. La seconde escouade s'acheminera vers le sud, par la même route que celle suivie par Scott dans cette direction. Elle se tiendra à une distance de 25 à 30 kilomètres de la côte, afin d'éviter les régions disloquées du glacier. Le troisième groupe traversera, si possible, les montagnes de l'Ouest et se dirigera vers le Pôle magnétique. Les principales innovations de l'équipement consisteront dans l'emploi de poneys de Sibérie par les escouades de l'est et du sud, et dans celui d'un automobile spécialement établi à cet effet par le second groupe. Je ne veux pas sacrifier le but scientifique de l'expédition à une entreprise de pur sport : néanmoins, je le dis franchement, je ferai tous mes efforts pour atteindre le Pôle géographique austral. En tout cas, je poursuivrai avec zèle les recherches d'histoire naturelle et de physique du globe entamées par l'expédition de la *Discovery.* » J'ajoutais que je m'efforcerais de reconnaître la côte de la Terre Wilkes.

Certes, ce programme était ambitieux pour une expédition ne disposant que d'un personnel réduit ; néanmoins j'avais confiance, et, aujourd'hui, sans forfanterie, je le crois, je peux affirmer que cette confiance a été justifiée par les résultats.

Avant mon départ, afin de me trouver sur un terrain complètement vierge, j'avais décidé d'établir, si possible, ma base d'opérations sur la Terre du Roi Edouard VII, plutôt que dans le *sound* [1] Mc Murdo, où avait hiverné la *Discovery*. Les circonstances

m'obligèrent à renoncer à ce projet. En second lieu, la perte de quatre poneys, survenue au début, me força à abandonner l'exploration de la Barrière dans la direction de l'est. Tous mes plans furent combinés avec le plus grand soin, et, d'après l'expérience que j'avais acquise, soit au cours du voyage de la *Discovery,* soit dans l'organisation des expéditions de secours du *Terra Nova,* du *Morning* et de celle envoyée par l'Argentine à la recherche de Nordenskjöld.

L'entreprise étant organisée à mes risques et périls, je me passai de comité de patronage et de direction.

La Société de Géographie de Londres, tout en m'accordant son concours moral, ne put me donner de subvention. Pour me procurer l'argent nécessaire, je demandai à plusieurs personnes de se porter garantes auprès de banquiers d'un emprunt que je me proposais de contracter, avec promesse de remboursement en 1910, après le retour de l'Expédition. Cette combinaison me procura cinq cent mille francs, soit la plus grande partie de la somme nécessaire à la mise en route de l'Expédition. Aussi, bien grande est ma reconnaissance envers ceux qui eurent assez de confiance en moi et en mon entreprise pour m'accorder leur garantie. Cette caution n'était pas, en effet, sans un gros aléa, puisque le remboursement de mon emprunt ne pouvait être assuré que par le produit de la vente de ce livre et par celui des conférences que je ferais après le retour de l'Expédition.

Les questions financières réglées, je me mis aussitôt en campagne pour acheter les provisions et le matériel, pour me procurer un navire et pour trouver des collaborateurs.

L'équipement d'une expédition polaire exige une expérience préalable et une attention minutieuse. Une fois au milieu des glaces, un oubli ne peut plus être réparé. On suppose, il est vrai, l'explorateur habile de ses mains et capable de fabriquer avec n'importe quels matériaux tout ce dont il manque ; mais, qui dit appareil de fortune dit accroissement de difficultés et de dangers. Avant le départ toutes les éventualités doivent donc être envisagées et toutes les précautions prises pour parer à toutes les circonstances.

Pour l'organisation, j'eus la bonne chance de trouver en M. Alfred Reid un collaborateur dévoué et expérimenté. Ce fut aussi un avantage pour moi que de n'être gêné par aucun comité. Je conservai la surveillance de tout et évitai ainsi les retards qui se produisent

inévitablement lorsque une assemblée doit décider des moindres détails.

Avant d'annoncer mon projet, je m'étais enquis du prix des denrées d'approvisionnement et du matériel ; une fois les concours financiers assurés, je me mis donc à l'œuvre. Ayant besoin des meilleures qualités en toutes choses, je ne pouvais avoir recours aux adjudications. Après avoir choisi, d'accord avec M. Reid, les maisons qui me paraissaient le plus qualifiées, j'entrai en rapport avec leurs chefs. Presque tous m'accordèrent généreusement des prix réduits et acceptèrent de me fournir leurs produits dans les conditions de fabrication et d'emballage que je désirais.

Les approvisionnements destinés à une expédition polaire doivent réunir des qualités très diverses. En premier lieu, ils doivent être sains et nutritifs. Jadis, on considérait le scorbut comme la conséquence inévitable d'un séjour prolongé dans les glaces. L'expédition de la *Discovery* a été éprouvée par cette redoutable maladie pendant son séjour de plus de deux ans dans l'Antarctique (1902 à 1904). Aujourd'hui, on sait que cette affection est souvent engendrée par la consommation de conserves de viandes qui ne sont pas parfaitement saines et qu'elle peut être évitée par l'usage d'approvisionnements préparés et choisis suivant les principes scientifiques. Dans cette direction, mes efforts ont été couronnés de succès. Durant notre expédition, pas un seul cas de maladie ne put être attribué, directement ou indirectement, à nos vivres. D'ailleurs, sans quelques rhumes, dus à des germes contenus dans un paquet de couvertures, nous n'éprouvâmes aucune affection pendant l'hivernage.

En second lieu, les approvisionnements destinés à être emportés dans les excursions doivent être aussi légers que possible ; toutefois il ne faut point oublier que les aliments très concentrés sont moins assimilables et par conséquent moins hygiéniques que les autres. Les extraits, qui peuvent être excellents sous les climats tempérés, ne conviennent pas dans les régions polaires. En raison de la très basse température, l'emploi en abondance d'aliments gras et de farineux s'impose pour maintenir la chaleur du corps.

En troisième lieu, il est nécessaire que les vivres consommés par les escouades d'exploration n'aient point besoin d'une cuisson prolongée, c'est-à-dire d'être amenés au point d'ébullition, en raison du stock réduit de combustible dont elles disposent. Il doit même

être possible de les absorber sans les faire chauffer, dans le cas où la réserve de pétrole serait épuisée.

Pour les approvisionnements destinés aux quartiers d'hiver, on a plus de facilités. Le navire arrivant le plus souvent jusqu'au lieu choisi pour l'hivernage, la question de poids a, par exemple, moins d'importance. Je m'efforçai, en revanche, de choisir pour cette période des vivres aussi variés que possible. Les longs mois d'obscurité éprouvent tous ceux qui ne sont pas accoutumés à ces conditions spéciales ; c'est donc un devoir pour le chef d'atténuer la monotonie de la vie durant l'hiver par tous les moyens en son pouvoir. A ce point de vue, la variété dans l'alimentation exerce une influence utile, non moins du reste que sur la santé, et cela est d'autant plus important, qu'en cette saison il est difficile de prendre beaucoup d'exercice et que le mauvais temps vous confine dans le baraquement plusieurs jours de suite.

La liste ci-dessous montre la composition de nos approvisionnements, calculés pour un effectif de douze hommes pendant deux ans. En Nouvelle-Zélande, après m'être adjoint plusieurs autres collaborateurs, ce stock fut augmenté. Divers articles m'ont été généreusement offerts par les fabricants ; d'autres, tels que les biscuits et le pemmican, furent spécialement fabriqués d'après mes instructions.

Les vivres et la plus grande partie des objets d'équipement furent emballés dans les caisses dites *Venesta*. Ces caisses, faites de trois épaisseurs de bois dur entourées de ciment imperméable, sont tout à la fois solides, légères et étanches. Celles dont se servit l'Expédition mesuraient environ 0 m. 75 sur 0 m. 40 ; il nous en fallut environ 2500. L'économie de poids, que cet emballage permet de réaliser, est d'environ 2 kilos par colis. Ces caisses résistèrent parfaitement aux manutentions souvent un peu rudes auxquelles elles furent soumises, notamment au débarquement dans l'Antarctique, et leur contenu ne subit aucun dommage.

Liste des approvisionnements pour le Corps de Débarquement pendant deux ans.

3 050 kilos de farine de froment Colman.
2 720 kilos conserves de viandes diverses.
272 kilos de langue de bœuf et de *lunch tongue*.

362 kilos de poulet rôti et bouilli, de dinde rôtie, de poulet à l'indienne, de pâté de poulet et de jambon, etc.

453 kilos de jambon d'York.

635 kilos de lard de Wiltshire.

635 kilos de beurre de Danemark.

453 kilos de lait.

453 kilos de poudre de lait *Glaxo*.

770 kilos de saindoux, de graisse et de moelle de bœuf.

453 kilos de cassonade.

317 kilos de sucre de Demerara.

226 kilos de sucre cristallisé.

118 kilos de sucre en pains.

1 180 kilos de conserves de poissons divers : harengs, saumons, sardines, maquereaux, homards, mulets, etc., etc.

226 kilos de cacao de premier choix *Rowntree*.

160 kilos de thé Lipton.

453 kilos de fromage, principalement du Cheddar.

32 kilos de café.

862 kilos de confitures assorties et de *marmelade*.

153 kilos de marmelade à la mélasse dite *golden sirup* [2].

1 632 kilos de céréales et de légumes divers : farine d'avoine, riz, orge, tapioca, sagou, semoule, farine de blé, petits pois, haricots verts, pois cassés, lentilles, haricots secs.

1 541 kilos de conserves de potages assortis.

300 kilos de fruits assortis : abricots, poires et ananas.

1 150 flacons de fruits.

453 kilos de fruits secs : pruneaux, pêches, abricots, raisin sec, raisin de Smyrne et de Corinthe, pommes.

226 kilos de sel.

80 douzaines de flacons de condiments de toutes sortes.

55 kilos de plum-puddings.

1 270 kilos de légumes secs (équivalant à environ 13 600 kilos de légumes frais) : pommes de terre, choux, carottes, oignons, choux de Bruxelles, choux-fleurs, céleri, épinards, navets, persil, menthe, rhubarbe, champignons, betteraves, artichauts.

453 kilos de pemmican (viande de bœuf de première qualité à laquelle on ajoute 60 % de graisse). Le meilleur pemmican nous fut fourni par la maison J. -D. Beauvais, de Copenhague.

1 016 kilos de biscuits contenant 25 % de *Plasmon* (préparation de lait desséché).

6 douzaines de boîtes de cacao au *Plasmon*.

16 douzaines de boîtes de conserve de bœuf au *Plasmon*.

6 douzaines de boîtes de poudre de *Plasmon*.

203 kilos de biscuits.

203 kilos de biscuits Garibaldi.

101 kilos de gâteaux au gingembre.

68 kilos d'œufs en poudre.

9 kilos d'albumine.

91 kilos d'Oxo, de Lemco et autres marques d'extraits de viande.

En Nouvelle-Zélande, l'Expédition embarqua un stock complémentaire d'approvisionnements. MM. Nathan et Cie, de Wellington, nous firent don de 68 caisses de lait desséché *Glaxo,* de 87 kilos de beurre et de 2 caisses de fromages de Nouvelle-Zélande. Le lait *Glaxo*, qui comprend tous les éléments solides du lait frais, nous fut particulièrement précieux. Plusieurs fermiers nous offrirent en outre 32 moutons vivants, que nous tuâmes dans l'Antarctique, et qui furent conservés congelés pour notre alimentation pendant l'hiver.

Il fut décidé que, lorsqu'il reviendrait nous rapatrier, le *Nimrod* embarquerait un an de vivres pour trente-huit hommes. C'était prudent pour le cas où le navire serait pris dans les glaces et forcé d'hiverner ; même si cette éventualité se réalisait, il nous resterait encore des vivres pour douze mois. Cet approvisionnement comprenait :

1 722 kilos de conserves de viande assorties de Nouvelle-Zélande.

589 kilos de beurre de Nouvelle-Zélande.

45 kilos de thé.

23 kilos de café.

453 kilos de cacao de premier choix de Rowntree.

60 douzaines de flacons de fruits.

16 douzaines de pots de confitures.

100 kilos de conserves de poissons assortis.

244 kilos de sardines.

127 kilos de fromages de Nouvelle-Zélande.

1 440 œufs frais de Nouvelle-Zélande, conservés dans du sel.

113 kilos de figues sèches.

4 625 kilos de farine de froment Colman.

255 kilos de gâteau de froment Colman.
13 kilos de moutarde Colman.
144 boîtes de moutarde mélangée Colman.
363 kilos de conserves de viandes assorties.
726 kilos de jambon d'York.
1 180 kilos de lard.
256 kilos de graisse de bœuf.
726 kilos de lait.
1 315 kilos de sucre.
1 270 kilos de conserves de poissons assortis.
450 boîtes de conserves de haricots séchés au four et de sauce tomate.
1 360 kilos de confitures assorties et de marmelade.
245 kilos de marmelade à la mélasse dite *golden sirup*.
2 630 kilos de céréales et de légumes : farine d'avoine, riz, orge, sagou, tapioca, semoule, haricots verts, pois cassés, lentilles, haricots secs.
476 kilos de conserves de potages assortis.
476 kilos de conserves de poires, abricots et ananas.
680 kilos de fruits desséchés.
80 douzaines de flacons de condiments assortis.
109 kilos de plum-puddings.
1 678 kilos de légumes desséchés assortis, équivalant à environ 13 600 kilos de légumes frais.

Après avoir donné mes principales commandes d'approvisionnements, je me rendis en Norvège avec M. Reid, pour acheter les traîneaux, les chaussures, les gants de fourrure, les sacs de couchage, les skis, etc.

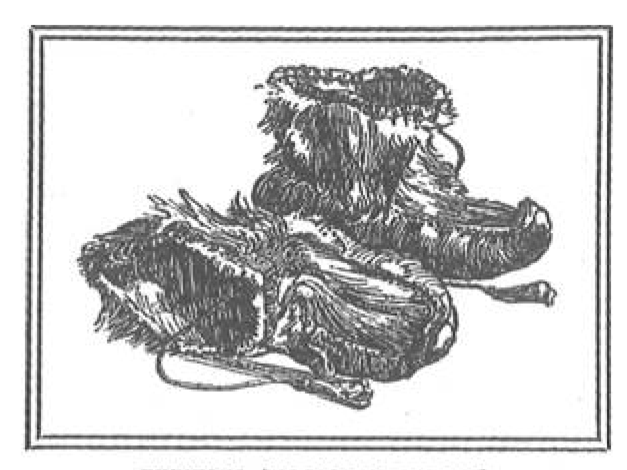
D'accord avec le lieutenant Scott-Hansen, l'ancien second du *Fram* lors de la fameuse expédition de Nansen, je chargeai MM. L. -H. Hagen et Cie de la construction des traîneaux. Ces véhicules devaient être établis sur le modèle de ceux de Nansen, avec du bois de premier choix et par les plus habiles ouvriers. Je commandai dix traîneaux de 3 m. 60, dix-huit de 3 m. 30 et deux de 2 m. 10. Les premiers seraient halés par les poneys, les seconds soit par les hommes, soit par les chevaux, tandis que les troisièmes étaient destinés aux transports à effectuer dans les environs des quartiers d'hiver. Le capitaine Isachsen et le lieutenant Scott-Hansen, tous deux explorateurs arctiques expérimentés, eurent la bonté de suivre

cette fabrication et de me donner de très précieux conseils. J'étais persuadé que les traîneaux de 3 m. 50 étaient les plus pratiques. MM. Hagen et Cie s'acquittèrent de leur tâche à ma satisfaction ; les traîneaux qu'ils m'ont fournis ont rendu tous les services que j'en attendais.

Je commandai les fourrures à MM. W. C. Möller, de Drammen. Pour les sacs de couchage je choisis des peaux de jeune renne, à poils courts et épais, moins susceptibles d'être détériorées par l'humidité que celles de rennes plus âgés. Je commandai trois grands sacs pour trois hommes chacun, et douze sacs pour un homme. Tous avaient la fourrure tournée en dedans, avec de solides coutures recouvertes de bandes de cuir. La fermeture des sacs était obtenue par une patte assujettie par trois courroies. Les sacs pour un homme pesaient environ 4 kilos. 1/2 quand ils étaient secs ; une fois en service, ils se chargèrent de produits de condensation et augmentèrent de poids. Notre stock de chaussures comprenait quatre-vingts paires de mocassins lapons *(finnesko)* ordinaires, douze paires de mocassins de qualité extra et soixante paires de chaussures pour ski de différentes pointures. Les mocassins lapons, fabriqués avec la peau de la tête du renne mâle et le poil tourné extérieurement, sont très commodes et très chauds. Ils sont suffisamment larges pour contenir le pied avec plusieurs paires de chaussettes et un enveloppement de *Sennegræss* [3]. Ceux faits avec la peau des jambes de renne, de bien meilleure qualité, se trouvent rarement dans le commerce. Avec juste raison, les Lapons conservent pour eux leur marchandise de choix. Afin de me procurer cette qualité, je dus envoyer un commissionnaire dans le nord de la Norvège.

Les chaussures pour ski, des espèces de brodequins en cuir souple, très amples, ont l'avantage d'être imperméables. Pour compléter cet approvisionnement, je pris cinq peaux de renne préparées, destinées au rapiècement, et un matériel complet de réparation, tel que nerfs, aiguilles, etc.

Dans les mocassins lapons, le pied est enveloppé du *Sennegræss,* une plante palustre qui a la propriété d'absorber l'humidité et par conséquent de diminuer les dangers de congélation.



FINNESKO (MOCASSINS LAPONS).

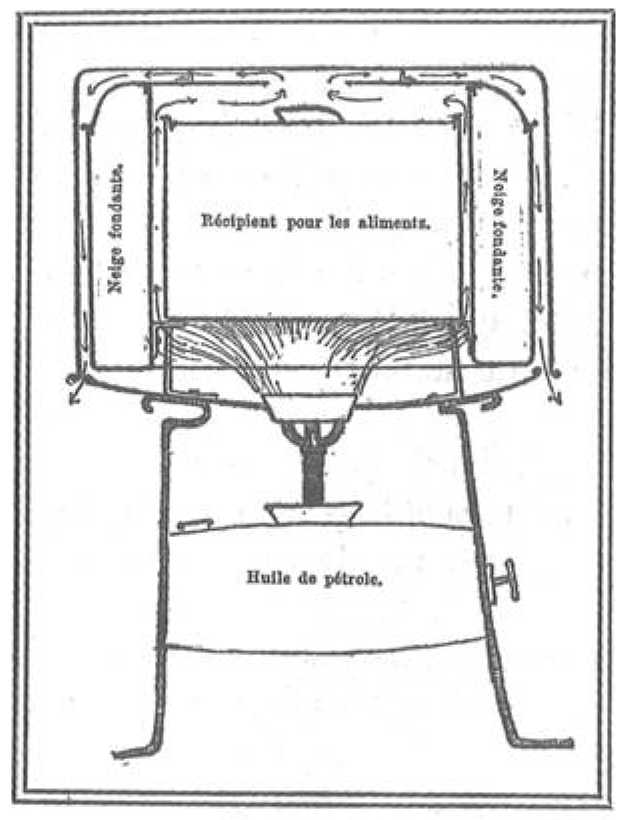
J'achetai enfin à M. Möller soixante paires de moufles, en peau de loup et de chien, suffisamment longues pour protéger les poignets, destinées à être portés par-dessus des gants de laine.

En Norvège, j'acquis en outre douze paires de skis, mais nous ne les employâmes que pendant les excursions dans le voisinage des quartiers d'hiver.

Pour transporter la mission dans l'Antarctique, j'achetai le *Nimrod,* un vieux *phoquier* de Terre-Neuve. S'il était petit et lent, – sa vitesse à la vapeur ne dépassait guère six nœuds, – en revanche il était solide et capable d'affronter les chocs de la banquise. Sa campagne de chasse terminée, le bâtiment fut dirigé sur la Tamise où il arriva le 15 juin. La première impression fut loin d'être favorable. Le bateau était sale et dégageait une nauséabonde odeur d'huile de phoque ; enfin, ce qui était plus grave, il avait besoin d'un calfatage et sa mâture était en mauvais état. Si je voulais être prêt à partir à temps, il n'y avait pas un jour à perdre pour exécuter les réparations nécessaires. Donc je confiai mon *Nimrod* à MM. R. et H. Green, de Blackwall, la célèbre maison qui a construit tant de *remparts en bois* de la vieille Angleterre. Quelques semaines plus tard, le *Nimrod* m'était rendu, calfaté à neuf et avec une nouvelle mâture et un gréement modifié.

Pour nous abriter pendant l'hivernage à terre, un solide baraquement était nécessaire. Dans le principe, cette construction ne devant recevoir que douze hommes, je décidai de lui donner, comme

dimensions extérieures, 9 m. 90 sur 5 m. *70,* et 2 m. 40 de haut jusqu'au bord du toit. Nous n'y serons pas au large, me dis-je, d'autant qu'il faudra y abriter du matériel et une certaine quantité d'approvisionnements ; mais des logements exigus auront l'avantage d'être faciles à chauffer sans une trop grande dépense de combustible. Le baraquement fut embarqué démonté. Pour les murs, le plafond et le plancher, on employa du sapin de première qualité. Les murs étaient consolidés par des ferrures boulonnées aux poutres principales et au boisage horizontal, et les arbalétriers du toit étaient munis de robustes tirants de fer. La baraque était doublée d'un matelas de planches et les murs et le toit entourés extérieurement d'une double enveloppe de gros feutre, séparée par des lattes épaisses de 0 m. 025. Afin de rendre les murs mauvais conducteurs et assurer ainsi une protection contre le froid aussi complète que possible, l'espace libre entre le matelas de planches et la première enveloppe de feutre fut rempli de liège pulvérisé. La construction devait être montée sur des pilotis. Enfin, à la crête du toit étaient fixés des anneaux destinés à recevoir des cordes de retenue qui en assureraient la stabilité. Le baraquement avait deux portes, munies d'un tambour pour empêcher l'air extérieur de pénétrer dans la maison, et quatre doubles fenêtres. Le toit était percé de deux ventilateurs qui se manœuvraient de l'intérieur. En fait de meubles je n'emportais que quelques chaises. Les caisses d'emballage devaient servir à la fabrication du mobilier. L'éclairage serait fourni par un appareil à acétylène et le chauffage par le fourneau de cuisine. Ce meuble de première importance mesurait 1 m. 70 de long et 0 m. 70 de large et renfermait deux fours. Le combustible choisi fut l'anthracite.



RÉCHAUD PRIMUS.

Pour les expéditions en traîneau, j'emportai six réchauds du modèle *Nansen* en aluminium et six tentes en tissu léger Willesden avec une porte en Burberry. Elles étaient vertes pour reposer les yeux de l'éclat des neiges. Leur poids ne dépassait pas 13 kilos, y compris leurs cinq montants et la toile servant de plancher.

Le vestiaire de chaque membre de l'Expédition comprenait deux complets en drap pilote, doublé de flanelle Jaeger, pesant chacun 6 kilos 750. Le stock de vêtements de dessous, fournis par la maison Jaeger, comprenait :

48 gilets croisés ;

48 caleçons croisés ;

24 pyjamas ;

96 chemises croisées ;

24 ceintures antidiarrhéiques ;

12 *cardigans* (maillots de grosse laine tricotée) ;

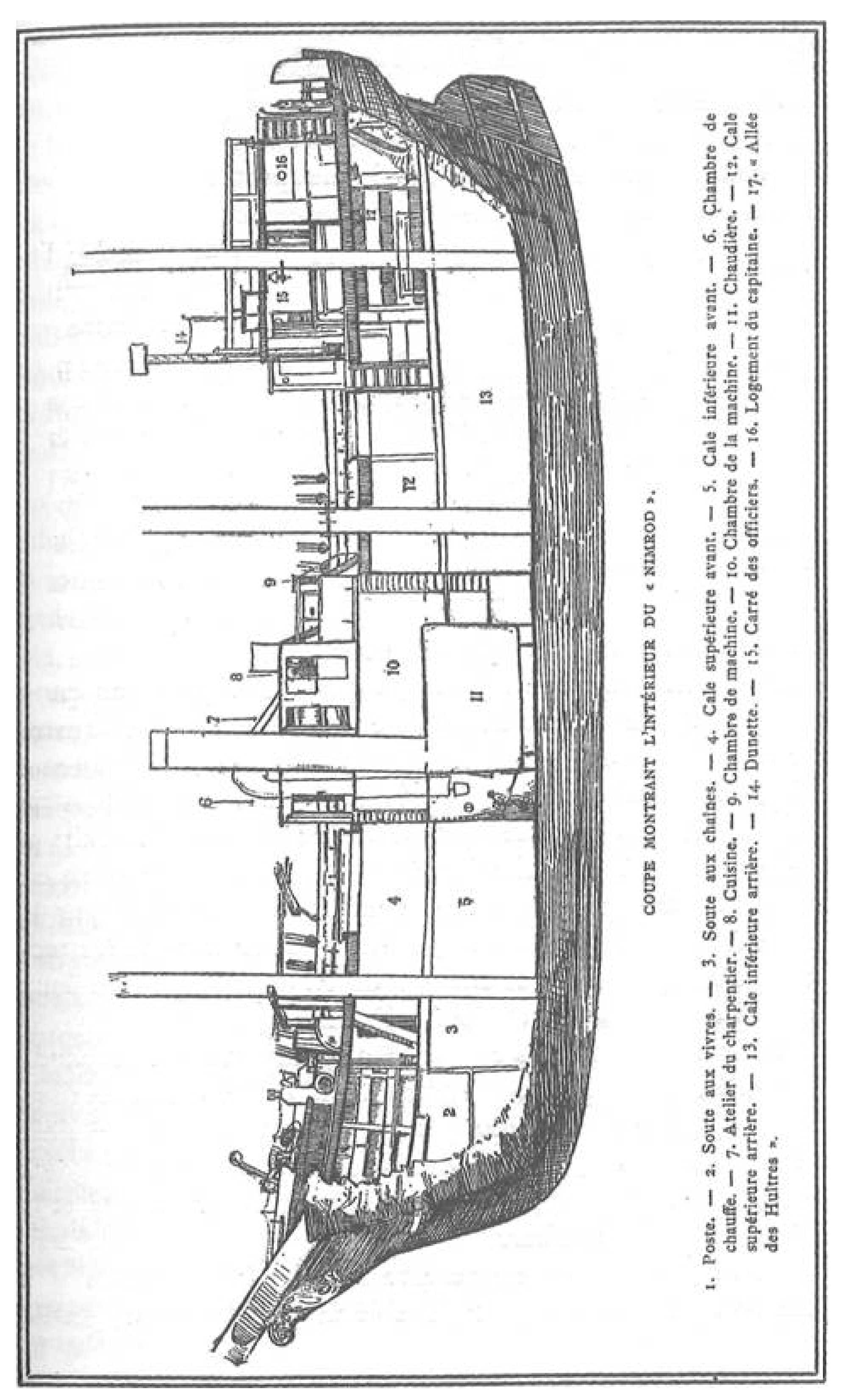
12 paires de pantoufles doublées ;

48 casquettes de voyage, doublées de zanella ;

48 moufles en feutre ;

144 paires de chaussettes ;

144 paires de bas ;
48 maillots ;
144 paires de chaussons de nuit en laine ;
48 paires de moufles ordinaires ;
48 paires de gants ;
48 paires de mitaines ;
12 paires de chaussures de laine Baxton ;
12 gilets de dessous à manches.

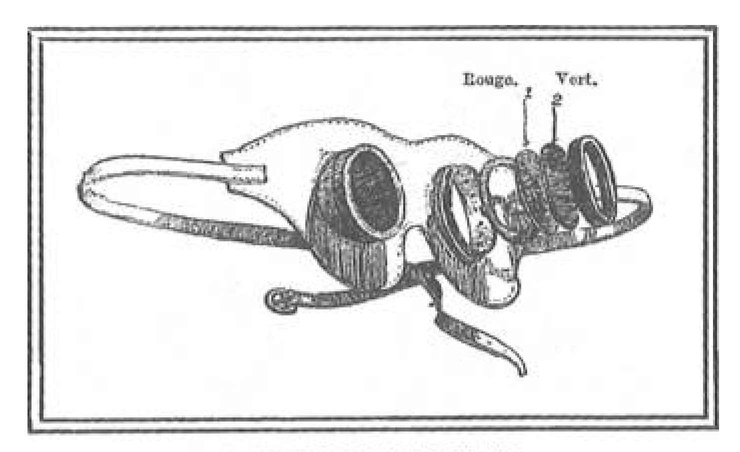


COUPE MONTRANT L'INTÉRIEUR DU « NIMROD ».

1. Poste. — 2. Soute aux vivres. — 3. Soute aux chaînes. — 4. Cale supérieure avant. — 5. Cale inférieure avant. — 6. Chambre de chauffe. — 7. Atelier du charpentier. — 8. Cuisine. — 9. Chambre de machine. — 10. Chambre de la machine. — 11. Chaudière. — 12. Cale supérieure arrière. — 13. Cale inférieure arrière. — 14. Dunette. — 15. Carré des officiers. — 16. Logement du capitaine. — 17. « Allée des Huîtres ».

Notre magasin d'habillement contenait, en outre, vingt-quatre costumes complets en *Burberry,* étoffe impénétrable au vent, qui

devaient être endossés par-dessus les vêtements ordinaires. J'achetai enfin, pour servir dans le baraquement, quatre douzaines de couvertures Jaeger en poils de chameau, et seize sacs de couchage également en poils de chameau.



LUNETTES POUR LA NEIGE.

Je me proposais d'employer des poneys, des chiens et une automobile, au halage des traîneaux dans les longues expéditions projetées, mais c'est surtout sur les poneys que je comptais. Les chiens ne s'étaient pas montrés très brillants sur la Barrière, lors de l'expédition de la *Discovery ;* je n'en attendais pas mieux cette fois-ci. L'emploi de l'automobile dépendrait de circonstances très aléatoires ; il était donc prudent de ne pas faire grand fonds sur cet engin. En tout cas, c'était une expérience à tenter, d'autant que la surface de la Barrière m'avait paru accessible à une voiture. En revanche, j'étais persuadé que les robustes poneys employés dans la Chine septentrionale et en Mandchourie me rendraient de très grands services, si je parvenais à les amener en bon état jusqu'au glacier. J'avais vu ces poneys à Shanghaï ; d'autre part, je savais que l'expédition Jackson-Harmsworth à la Terre François-Joseph en avait tiré un excellent parti. Ces petits chevaux halent de lourds fardeaux, sont habitués à de très basses températures, se montrent durs à la peine, et ont le pied très sûr. Pendant la guerre russo-japonaise, on s'en était servi avec succès pour des travaux très pénibles. Afin d'acheter les chevaux qui m'étaient nécessaires, un vétérinaire de Shanghaï se rendit à Tient-sin, et, parmi un troupeau d'environ deux mille têtes amené du nord de la Chine pour être vendu dans cette ville, choisit quinze bêtes. Mes poneys, âgés de

douze à dix-sept ans, avaient une taille de 1 m. 40. C'étaient des animaux pour ainsi dire sauvages, mais tous admirablement vigoureux et capables d'affronter les plus rudes fatigues dans l'Antarctique. Ces chevaux, embarqués à destination d'Australie, arrivèrent à la fin d'Octobre 1908 à Sydney, sans avoir eu le moins du monde à souffrir de la chaleur des tropiques. D'Australie ils furent ensuite transportés en Nouvelle-Zélande, à Lyttelton, où ils débarquèrent trente-cinq jours après leur départ de Chine.

Sur la Grande-Barrière, peut-être pourrions-nous avoir la chance de rencontrer de la neige ferme. Cette considération me détermina à emmener un automobile. Sur une neige passable, une machine pourrait haler une très lourde charge à une assez bonne vitesse. Pour cela, je choisis une 12-15 chevaux New-Arrol-Johnson à quatre cylindres, à refroidissement par l'air, avec allumage par magnéto Simms Bosch. En raison des basses températures, un refroidissement par l'eau ne pouvait être employé. Le réchauffage du carburateur fut obtenu au moyen d'un petit manchon où passaient, avant de sortir, les gaz d'échappement d'un cylindre. Les gaz des autres cylindres étaient envoyés dans un pot d'échappement qui devait aussi faire l'office de chaufferette pour les pieds du mécanicien. Le châssis de la voiture était du modèle courant, les constructeurs lui donnèrent le maximum de résistance en vue des froids extrêmes. Prévoyant de fréquentes avaries, je fis une ample provision de pièces de rechange et MM. Price et Cie me fournirent une huile spéciale, incongelable. Le pétrole fut emporté dans des bidons ordinaires. Je pris des roues de plusieurs modèles et des pneumatiques, ainsi que des patins en bois destinés à être placés sous les roues avant, pour la traversée des nappes de neige molle. La voiture portait deux sièges de face, et, par derrière, un grand coffre pour les marchandises. Placée dans une caisse et solidement amarrée au centre du *Nimrod,* l'auto fit tout le voyage sans le moindre accroc.

Bien que n'ayant qu'une confiance médiocre dans les chiens, j'en emmenai cependant quelques-uns. Un éleveur de l'île Steward (Nouvelle-Zélande) possédait des animaux provenant de la meute de Sibérie ayant appartenu à l'expédition Newnes-Borchgrevink. Je lui câblai de m'en fournir autant qu'il pourrait jusqu'à concurrence de quarante. Ce fermier ne put me donner que neuf chiens ; ce nombre

me suffit. A la suite des naissances survenues après notre départ, l'effectif de notre meute fut porté à vingt-deux têtes.

L'équipement scientifique entraîna des frais considérables. Aussi, combien il me fut pénible de procéder avec économie dans ce chapitre ! La Société de Géographie de Londres me prêta trois compteurs ; j'en achetai un et on m'en donna un cinquième. La Société de Géographie sollicita en ma faveur de l'Amirauté le prêt de divers instruments ; de plus, elle me remit pour la durée du voyage les appareils suivants :

3 cercles Lloyd-Creek ;

3 chronomètres de marine ;

1 lot de cartes marines pour le voyage d'Angleterre au Cap et du Cap à la Nouvelle-Zélande ;

1 lot de cartes pour la traversée de Nouvelle-Zélande en Europe via Cap Horn ;

12 thermomètres de profondeur ;

2 baromètres-étalons du modèle de la marine royale ;

1 lunette marine ;

1 boussole de mer, modèle ordinaire ;

2 miroirs à azimuth (type Lord Kelvin) ;

1 appareil de sondage pour les grandes profondeurs ;

3 instruments ;

1 télescope astronomique portatif de trois pouces ;

1 sondeur Lucas.

J'emportai en outre ;

1 théodolite de six pouces ;

1 thermomètre électrique, avec 402 mètres de câble, y compris l'enregistreur, la batterie et 100 feuilles d'enregistrement, etc., etc. ;

3 théodolites portatifs de trois pouces, avec leurs supports à pieds rentrants ;

1 sextant de poche ;

6 boussoles d'explorateur ;

3 anéroïdes de trois pouces, gradués jusqu'à 4500 mètres ;

3 anéroïdes de poche ;

4 thermomètres-étalons ;

12 thermomètres de profondeur ;

12 sondeurs enregistreurs pour les grandes profondeurs ;

4 boussoles avec rapporteur ;

1 horizon artificiel, portatif, en aluminium ;

2 planchettes avec alidade ; 2 barographes ;
2 thermographes ;
1 balance Œrtling et une série de poids ;
1 anémomètre Robinson ;
75 thermomètres divers ;
1 théodolite de cinq pouces ;
2 microscopes.

Le matériel photographique se composait de neuf appareils, d'une chambre noire, et d'une grande quantité de plaques, de pellicules et de produits chimiques. Nous emportâmes également un appareil cinématographique, destiné à enregistrer les ébats des phoques et des pingouins et aussi la pénible manœuvre des traîneaux. Au retour, mes compatriotes pourraient ainsi apprécier le puissant effort physique qu'entraîne une expédition polaire. Bref, je m'efforçais de prévoir toutes les éventualités possibles et imaginables ; aussi bien notre attirail comprenait-il des clous et aiguilles, une machine à écrire Remington et deux machines à coudre Singer. Nous emportions également un graphophone ; enfin, une presse, des caractères et du papier, pour imprimer un livre pendant la longue nuit hivernale. Nous avions même des cannes pour le hockey et un ballon de football.

De la valeur de ses membres dépend en grande partie le succès d'une expédition polaire. Chaque homme doit posséder la pratique complète de la fonction qu'il a acceptée et en même temps la force de résistance nécessaire pour supporter le climat. Il est non moins important que vos collaborateurs aient bon caractère, afin que la concorde règne dans la petite communauté, et cela n'est pas toujours facile, car les esprits aventureux qui se lancent à la conquête des régions vierges du globe ont généralement une individualité marquée. Je ne reçus pas moins de quatre cents demandes d'admission. Avant tout, je désirais avoir, dans le groupe qui hivernerait, deux médecins, un biologiste et un géologue entraînés.

Après mûre réflexion, je fixai à onze le nombre de mes collaborateurs à terre. Trois seulement m'étaient connus avant le départ : Adam, Wild et Joyce. Seuls, les deux derniers, qui avaient fait partie de l'expédition de la *Discovery,* possédaient l'expérience des régions polaires. Le *corps de débarquement* était ainsi composé :

Ernest Henry SHACKLETON, lieutenant de réserve dans la marine royale (1874) [4] ;

J. B. ADAMS, lieutenant de réserve dans la marine royale (1880), météorologiste ;

Sir Philippe BROCKLEHURST, Baronet (1887), géologue-adjoint, chargé des observations courantes ;

Bernard DAY (1884), mécanicien et électricien, chargé de la conduite de l'automobile ;

Ernest JOYCE (1875), magasinier, chef du chenil, conservateur des collections géologiques ;

Dr A. F. MACKAY (1878), médecin ;

Dr Eric MARSHALL (1879), médecin et topographe ;

G. E. MARSTON (1882), artiste peintre ;

James MURRAY (1865), biologiste ;

Raymond PRIESTLEY (1886), géologue ;

William ROBERTS (1872), cuisinier ;

Frank WILD (1873), un descendant du célèbre Cook, commis aux vivres.

Plus tard, la libéralité des gouvernements australien et néo-zélandais me permit d'augmenter le nombre de mes collaborateurs. Je pus ainsi m'assurer le concours de Douglas MAWSON (1880), chargé de cours de minéralogie et de pétrographie à l'Université d'Adélaïde, et de Bertram ARMYTAGE (1869). Le professeur Edgeworth DAVID qui, dans le principe, devait nous accompagner seulement jusqu'aux quartiers d'hiver, consentit finalement à demeurer avec nous. Il était âgé de cinquante ans. La valeur de sa collaboration ne saurait être trop proclamée.

L'état-major du *Nimrod,* au moment de son départ d'Angleterre, était ainsi formé :

Rupert ENGLAND, lieutenant de réserve de la marine royale, capitaine ;

John K. DAVIS, second ;

A. L. A. MACKINTOSH, premier lieutenant ;

Dr W. A. R. MICHELL, médecin ;

H. J. L. DUNLOP, premier mécanicien ;

Alfred CHEETHAM, deuxième lieutenant et maître d'équipage.

Le capitaine England avait servi comme second à bord du *Morning,* envoyé pour ravitailler l'expédition de la *Discovery ;* il n'était donc pas sans expérience de la navigation dans l'Antarctique.



MARSTON DAVID MAWSON MACKAY

SHACKLETON ADAMS WILD MARSHALL



MURRAY ARMYTAGE ROBERTS MACKINTOSH

JOYCE BROCKLEHURST DAY PRIESTLEY

CHAPITRE II

LA PREMIÈRE ÉTAPE

VISITE ROYALE. – LA TRAVERSÉE D'ANGLETERRE EN NOUVELLE-ZÉLANDE. – CONCOURS APPORTÉS À L'EXPÉDITION PAR LES GOUVERNEMENTS D'AUSTRALIE ET DE NOUVELLE-ZÉLANDE. – LA POSTE DANS L'ANTARCTIQUE. – DRESSAGE ET NOURRITURE DES PONEYS. – LE DÉPART.

Les préparatifs de l'expédition furent menés rapidement. Avant la fin de juillet, matériel et provisions étaient arrimés dans les cales du *Nimrod* et le navire paré pour l'appareillage à destination de la Nouvelle-Zélande. Comme point de départ pour l'Antarctique, j'avais choisi Lyttleton, un port bien approvisionné, dont les autorités nous prêteraient certainement le plus entier concours, comme elles l'avaient fait pour l'expédition de la *Discovery*.

Le 30 juillet 1907, le *Nimrod* prit la mer pour gagner Torquay, sa première escale, au cours de son voyage de Londres à la Nouvelle-Zélande : une traversée de plus de seize mille milles (29 600 kilomètres).

Pour obéir aux ordres de Sa Majesté, le 4 août, nous mouillons à Cowes. Là, le roi et la reine, accompagnés du Prince de Galles, de la princesse Victoria, du prince Edouard et du duc de Connaught, viennent nous passer en revue. Le roi me confère l'ordre de Victoria et la reine me remet un Union Jack qui devait être planté au point extrême de notre raid vers le sud.

Appareillant le lendemain matin, nous arrivons deux jours après à Torquay. Le mercredi matin, 7 août, le *Nimrod* prenait définitivement la mer à destination de la Nouvelle-Zélande, tandis que je regagnais Londres pour rejoindre plus tard le navire par paquebot, comme la plupart des membres de l'expédition d'hivernage. Après avoir relâché à Saint-Vincent et au Cap, notre bateau mouillait à Lyttelton le 23 novembre. Dans les premiers jours de décembre, j'arrivai à mon tour en Australasie.

Les populations de la Nouvelle-Zélande et d'Australie manifestèrent un très vif intérêt et une très grande sympathie à l'égard de l'Expédition. Le gouvernement du *Commonwealth* m'accorda une subvention de 125 000 francs, et celui de Nouvelle-Zélande, une seconde de 25 000. Grâce à ces concours, je pus engager plusieurs autres collaborateurs, augmenter notre stock d'approvisionnements, et renforcer le navire en vue de la lutte contre la glace. Le gouvernement néo-zélandais consentit également à prendre à sa charge la moitié des frais de remorquage du *Nimrod* jusqu'au cercle antarctique.

Le directeur général des Postes du Dominion avait fait tirer pour nous, à un petit nombre d'exemplaires, des timbres spéciaux et m'avait nommé receveur des postes dans l'Antarctique pour la durée du séjour de l'Expédition. Grâce à ces arrangements la manipulation du courrier, que nous envoyâmes du quartier d'hiver par le *Nimrod,* se trouva fort simplifiée.

Pendant la relâche de l'Expédition à Lyttelton, les poneys engraissaient sur les pâturages de l'île Quail, située dans la rade. Aidé du Dr Mackay, un jeune Néo-Zélandais entreprit leur dressage. Il ne fut pas précisément facile. Ces petits chevaux étaient de vraies bêtes sauvages, et plus d'une fois leurs éducateurs durent rapidement battre en retraite devant leur défense. Les poneys blancs, qui plus tard devaient se montrer les plus solides, étaient particulièrement rétifs. L'un d'eux demeura même indomptable, si bien que je renonçai à l'embarquer.

Sur les quinze chevaux amenés de Chine, je n'en pris que dix ; c'étaient Socks, Quan, Grisi, Chinaman, Billy, Zulu, Doctor, Sandy, Nimrod et Mac.

Pour la nourriture de ces animaux dans l'Antarctique, j'emportais 20,3 tonnes de maïs et 500 kilos de comprimés Maujee. Cette préparation, composée de bœuf séché, de carottes, de lait, de raisin de Corinthe et de sucre, est très nutritive sous un poids relativement faible, et les poneys en étaient très friands. En Australie, j'achetai, de plus, 10 tonnes métriques de fourrages comprimés, consistant en avoine, son et paille hachée.

Le maïs était renfermé dans environ sept cent caisses de fer-blanc, et les rations Maujee dans des boîtes également de fer-blanc du poids de 450 grammes chacune. Pour la meute, j'emportais 1525 kilos de biscuits de chien ; je me proposais d'ailleurs de la nourrir en grande partie avec de la viande de phoque.

Les derniers préparatifs nous donnèrent un énorme travail ; finalement, le 31 décembre 1907, tout était prêt. Pour le logement à bord de naturalistes, on avait construit des cabines dans la partie arrière auxquelles on accédait par un escalier très raide partant du kiosque. L'espace n'était pas grand, il y avait tout juste la place suffisante pour les couchettes. Ce logement reçut le nom d'*Oyster Alley*, allée des Huîtres, pour une raison que j'ignore.

Les poneys sont installés sur le pont dans des stalles. La grande caisse renfermant l'automobile est solidement amarrée par des chaînes et au centre du navire. Sur le pont ont été chargés, en outre, les caisses de maïs, les boîtes de carbure pour l'acétylène, du charbon, les traîneaux, etc.

Des moutons vivants offerts par des fermiers de Nouvelle-Zélande furent embarqués sur notre remorqueur, le *Koonya*. Une fois tous les approvisionnements casés, le navire ne pouvait plus emporter qu'une faible quantité de combustible ; je pris donc le parti de me faire remorquer jusqu'à la lisière des glaces. Après que le gouvernement de Nouvelle-Zélande eut consenti à prendre à sa charge la moitié des frais de remorquage, Sir James Mills eut la générosité de payer le reste. A cet effet, j'affrétai le *Koonya,* un navire en acier d'environ 1100 tonnes.

Le 31 décembre, enfin, tout était paré pour le départ, qui était fixé au lendemain.

Le 1er janvier 1908, une matinée claire et ensoleillée, inaugure la dernière journée que nous allons passer dans le monde civilisé. Avant le coucher du soleil, tous les liens qui nous rattachent au monde extérieur seront coupés pour plus d'un an. Après le travail acharné de l'année qui vient de s'écouler, j'éprouve en ce jour un soulagement. Et, pourtant, combien plus pénible et plus féconde en soucis sera l'œuvre que je commence. Mais le mystérieux attrait de l'inconnu nous domine, et nous empêche de songer aux vicissitudes futures.

C'est jour de régates à Lyttelton. La ville grouille d'une foule de curieux et grande est la presse des visiteurs à bord.

Dans tous les coins disponibles, des approvisionnements et du charbon ont été entassés. Alourdi par cette surcharge, le *Nimrod* se trouve très bas sur l'eau ; il n'a plus que 1 m. 05 de franc-bord. Aux 250 tonnes de combustible que nous emportons, j'aurais désiré en ajouter cinquante autres ; mais c'eut été trop hasardeux. Malgré ma confiance dans ses qualités, je ne suis pas sans inquiétude sur la manière dont notre navire se comportera par gros temps. Du reste, les prophètes de mauvais augure ne manquent pas ; nombre de gens expriment sans ambages la crainte que le *Nimrod* ne pourra étaler les formidables tempêtes de l'Antarctique.

Dans l'*Allée des Huîtres,* archibondée d'instruments scientifiques et des bagages personnels des quatorze membres du *corps de débarquement,* il est aussi difficile d'entrer que d'en sortir. Avec cela on y voit à peine, la porte étant encombrée de caisses bouchant l'unique et étroite lucarne qui éclaire ce réduit. Partout des caisses et des sacs, même sur les couchettes.

Malgré cet encombrement, un de mes plus actifs amis Néo-Zélandais, M. George Buckley, brûle plus que jamais du désir de nous accompagner jusqu'au seuil de l'Antarctique. Incapable de résister à ses ardentes supplications, je lui accorde l'autorisation désirée. Il est 2 heures de l'après-midi. A 4 heures, le *Nimrod* doit appareiller. D'un bond Buckley est à la gare, saute dans un train pour Christchurch, court à son club, remet à un ami une procuration pour diriger ses affaires en son absence, jette dans un sac sa brosse à dents et une chemise de rechange, reprend le train pour Lyttelton et nous rejoint quelques minutes avant le départ. Son équipement, pour affronter le climat le plus terrible qui soit au monde, consiste en un complet d'été : un record dans son genre !

4 heures vont sonner ; tout le monde a rejoint le bord, saut le professeur David. Dans le courant de l'après-midi on l'a vu, se frayant difficilement un passage à travers la foule massée sur le quai, plié sous le poids d'un lourd tube en fer dont un bout était soutenu par un facteur de chemin de fer. Ce précieux fardeau, une partie du sondeur destiné à recueillir des échantillons de glace de la Grande-

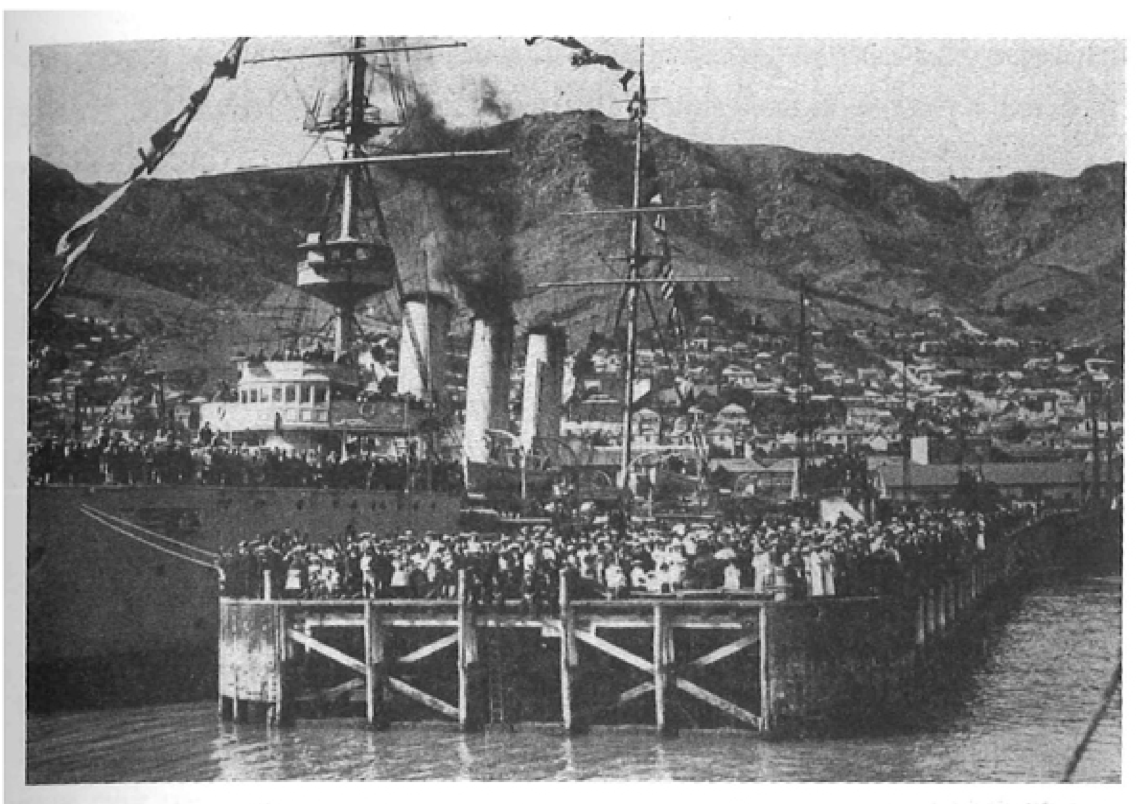
Barrière, David l'avait découvert à la gare où il avait été oublié. Au moment où je commence à m'inquiéter de sa disparition, je vois notre ami apparaître, chargé de bocaux et d'autres appareils scientifiques. S'engageant avec précaution sur l'étroite passerelle, David se trouve nez à nez avec une femme corpulente. « Sa destination, à elle, c'était le rivage, peu lui importait que pour d'autres ce fut le Pôle », racontait-il plus tard en riant. La rencontre se fit au milieu de la planche. Gêné par ses colis, le professeur ne peut se ranger de côté : un choc reçu dans l'estomac l'envoie alors rouler, et, sans lâcher ses précieux colis, le naturaliste culbute de la passerelle sur nos têtes. Par une chance incroyable, il n'y eut rien de cassé.

A 4 heures moins une minute, ordre est donné à la machine d'être prête à balancer. A l'heure précise, les amarres sont relevées, et, acclamé par une foule innombrable, le *Nimrod* sort lentement des bassins. En passant devant le *Galilée,* qui porte l'expédition magnétique américaine, ce sont de nouveaux hourras non moins chaleureux. Lorsque nous sortons des jetées, l'enthousiasme devient frénétique. Le canon tonne, les sirènes sifflent sans arrêt, tandis que trente mille poitrines nous acclament. Précédés par le *Koonya* et flanqués de paquebots chargés de milliers de passagers, nous sortons des canaux, profondément émus par ces adieux délirants. Tous nous garderons au cœur le souvenir de la sympathie que les Néo-Zélandais ont témoignée à l'Expédition.

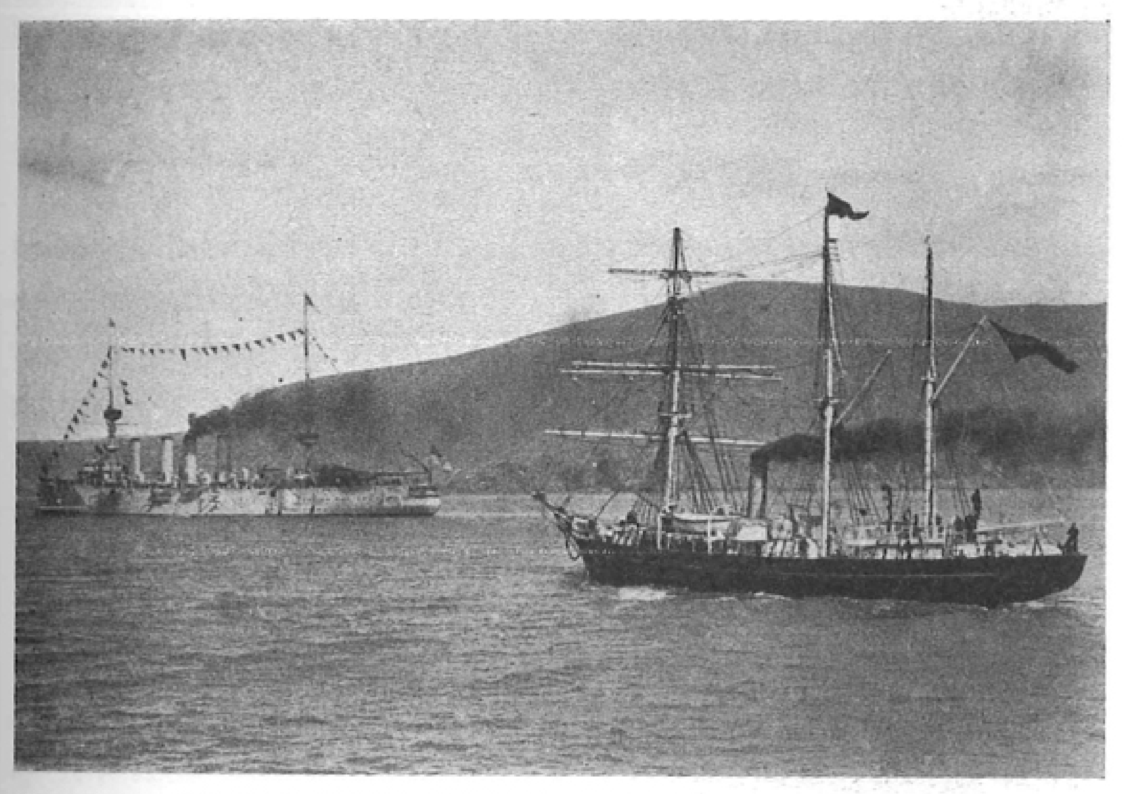
Un peu plus loin les ovations reprennent de plus belle lorsque nous défilons devant trois navires de l'escadre anglaise du Pacifique.

Après avoir dépassé l'escadre, le *Nimrod* stoppe pour prendre la remorque du *Koonya*. Un câble en fil d'acier de 0 m. 10 de circonférence est amarré à nos deux chaînes de bossoir filées de trente brasses [5] et dont les extrémités libres ont été frappées dans l'entrepont autour du mât de misaine. Les chaînes sont destinées à faire l'office de ressorts, c'est-à-dire à diminuer les dangers de rupture de la remorque, au cas où elle se trouverait soudainement trop tendue.


S
E
O
N



PHOTOGRAPHIE PRISE A BORD DU « NIMROD » AU DÉPART DE LYTTELTON.



LE « NIMROD » PASSANT DEVANT LE « POWERFUL », VAISSEAU-AMIRAL DE L'ESCADRE DU PACIFIQUE, DANS LA RADE DE LYTTELTON.

CHAPITRE III

DE NOUVELLE-ZELANDE AU CERCLE ANTARCTIQUE

En remorque. – Très gros temps. – Superstition des matelots. – Situation critique. – Nouvel ouragan. – La vie à bord. – Le premier iceberg. – Nous nous séparons du *koonya*. – A travers une assemblée d'icebergs.

Une fois la remorque solidement frappée, le signal de départ est donné et lentement nous prenons le large. La mer est simplement ridée par un clapotis. Moins d'une heure plus tard, l'eau commence à inonder le pont. C'est de bien mauvais augure, si le *Nimrod* embarque par un si beau temps. Que sera-ce quand nous rencontrerons un fort vent de sud ? Surchargé par le poids de la remorque qui le fait piquer le nez dans la vague, notre pauvre bateau ne parait avoir aucune vitalité ; il fend l'eau derrière le *Koonya* comme un enfant qu'on traîne malgré lui à l'école.

A la nuit tombante, on ne voit plus de la Nouvelle-Zélande qu'une falaise à moitié noyée dans l'obscurité. Après un dîner sommaire dans le carré, les habitants de l'*Allée des Huîtres* essaient de mettre un peu d'ordre dans le chaos de leurs cabines. Leurs efforts sont de temps à autre arrêtés par de soudaines attaques du mal de mer. Seul l'estomac d'un vieux loup de mer eut pu résister au mouvement de casserole du navire, dans l'atmosphère lourde de ces logements. Plusieurs de leurs habitants préfèrent dormir sur le pont.

L'un d'eux fut particulièrement éprouvé par le mal de mer. Pendant trois jours et trois nuits il resta couché au milieu de tas de légumes et de caisses de beurre et de carbure. Ce n'est qu'à l'heure des repas qu'il revenait à la vie ; comme son gîte se trouvait juste au-dessus de la cuisine, il soulevait alors ses couvertures mouillées et tendait la main, en demandant d'une voix suppliante un morceau quelconque pour remplir le gouffre béant de son estomac.

Le carré du *Nimrod* mesure environ 3 m. 60 sur 2 m. 70 de large ; or, nous sommes vingt-deux convives ! On finit cependant par se caser tant bien que mal en installant plusieurs couverts dans les cabines voisines. Lorsque les plats arrivent, ils passent d'abord dans les annexes, puis à la table principale. Le premier soir, la mer étant calme, tout va bien ; plus tard, pendant les gros temps, ce fut le plus effroyable désarroi que l'on peut imaginer.

Durant les deux semaines qui suivirent notre départ, jamais nous ne nous déshabillâmes ; tout ce temps, nous conservâmes sur le dos les mêmes vêtements trempés par la mer.

A peine arrivés au large, voici que la tempête se lève. Dès le matin du 2 janvier, le vent commence à fraîchir du sud-ouest, et bientôt les deux navires tanguent durement, n'obéissant plus que très mal. Le *Koonya* nous signale alors de filer trente nouvelles brasses de câble. Avec le vieux cabestan du *Nimrod,* cette manœuvre est singulièrement difficile et pénible. Pendant qu'elle s'accomplit, je suis étreint par une profonde angoisse. A chaque seconde, je redoute un accident. Combien alors je déplore que la plus stricte économie m'ait été imposée dans l'équipement de l'Expédition ! Combien je regrette de n'avoir pas un beau et bon navire, tout battant neuf comme la *Discovery !*

Durant l'après-midi, le vent *force* et la mer devient très grosse. Sous les coups de tangage de plus en plus violents, tout ce qui n'est pas solidement saisi roule bord sur bord ; en même temps des paquets de mer embarquent sans relâche et nous trempent jusqu'aux os. L'embrun saute jusque sur les voiles d'étai. Pour éviter des chutes qui pourraient être fatales, il devient nécessaire d'établir sur le pont des cordes de roulis.

Les poneys m'inquiètent particulièrement. Supporteront-ils la douche constante qu'ils reçoivent ? Quand je songe à ces jours terribles, je me demande comment ces pauvres bêtes ont pu résister. Désormais, un service de garde des chevaux est organisé et confié au corps de débarquement. Ce poste de veille est dénommé le *Club de la Cavalerie*. Pendant les gros temps mes compagnons y passèrent plus d'un mauvais quart d'heure. Une dure épreuve que cette garde, dans la nuit, à la lueur tremblante du fanal de tempête, sous un vent glacial et des trombes d'eau qui vous bousculaient rudement !

Souvent la scène était véritablement terrifiante, avec le rugissement de l'ouragan, le sifflement strident du vent dans le gréement, les craquements sinistres des boiseries et des superstructures, au milieu des paquets de mer et des fusées d'embruns.

Effrayées par ce fracas épouvantable, les bêtes hennissaient et se débattaient désespérément pour ne pas perdre pied dans l'eau qui envahissait leurs écuries mouvantes. De temps à autre une vague plus haute que les autres balayait le pont, arrachait les paillassons sur lesquels reposaient les pieds des poneys, et roulait les hommes jusque sous les animaux affolés. Une fois la trombe d'eau passée, il fallait aller rechercher les paillassons, puis les remettre en place. Pendant quelques instants, ensuite, les deux gardiens pouvaient reprendre leurs sièges, formés d'une balle de fourrage saisie autour du rebord du panneau. Après deux heures de ce métier, combien on était heureux de pouvoir se reposer !

L'*Allée des Huîtres* était loin d'être confortable avec sa literie humide et sa ventilation insuffisante. Malgré cela, on y dormait profondément, une fois qu'on avait pris soin de se caler dans sa couchette, pour ne pas être jeté en bas par un mouvement désordonné du navire.

La seconde nuit, le temps est si mauvais que la marche doit être réduite. Le lendemain matin nous retrouve tanguant et roulant sans merci sur une mer très grosse. Le ciel a pris une teinte d'un gris sale qui n'annonce rien de bon. Notre vitesse n'est plus que d'un mille à l'heure et la forte tension que le *Nimrod* subit à l'avant paraît le fatiguer. L'après-midi, le vent ayant un peu molli, nous signalons au *Koonya* d'augmenter la vitesse.

4 *janvier*. – A environ 300 milles de terre, nous lâchons un pigeon voyageur emporté par un matelot néo-zélandais. L'oiseau une fois en liberté décrit un ou deux larges cercles autour du navire, puis s'envole en droite ligne vers son colombier. Jamais notre messager n'arriva à destination. En route il fut sans doute la proie des albatros.

Dans l'après-midi, de nouveau la bris*e force* et la mer grossit à vue d'œil. Deux heures plus tard, une furieuse tempête soumettait le *Nimrod* à une dure épreuve ; il en sortit à son honneur. A mesure

que le vent augmente, notre vieux navire semble s'éveiller de sa léthargie, on pourrait presque dire de la mauvaise humeur qu'il a jusque-là manifestée, en se sentant, pour la première fois de sa longue et laborieuse carrière, amarré à une remorque. Maintenant que, dans la fureur de la tempête, cette remorque ne sert plus qu'à l'affermir, le *Nimrod* se dirige lui-même. C'est merveille de voir comme il évite les énormes vagues qui fondent sur lui. Tantôt il monte dessus, et, alors du haut de la colline d'eau, nous apercevons le vaillant *Koonya* fonçant droit à travers les flots ; tantôt, au contraire, il plonge dans le creux des lames, et, perdus au fond de ces vallées de la mer, nous ne distinguons plus de notre convoyeur « qu'un tuyau de cheminée et un mât faisant des embardées à travers l'embrun ».

Tous ceux qui ne sont pas cloués par le mal de mer demeurent sur le pont pour admirer ce spectacle grandiose. Des heures, notre ami Buckley reste debout à l'arrière, ne pouvant détacher ses yeux du déchaînement des éléments. La manière dont se comportent les deux navires intéresse au plus haut point ce yachtman accompli. Cramponné au bastingage et tout dégouttant d'eau, le professeur David est, lui aussi, fasciné par l'horreur de la scène. Dans l'intervalle des rafales, nous causons ensemble de nos poètes favoris et répétons les beaux vers de Browning.

La nuit s'écoule, morne et sombre, sans autre lumière que le feu au sommet du mât du *Koonya,* sur lequel nous nous gouvernons. Il me semble voir, sur sa passerelle balayée par les embruns, le capitaine Evans, un des plus merveilleux loups de mer que j'aie jamais rencontrés, calme et l'œil au guet, toujours préoccupé de faciliter la tâche à la coquille de noix qu'il traîne derrière lui. Durant toute la nuit, le vent souffle plus fort que jamais.

Le 5 au matin, nous signalons au *Koonya* de filer de l'huile pour nous soulager. La manœuvre réussit jusqu'à un certain point, pas assez, cependant, pour empêcher les plus fortes vagues de venir briser sur notre avant.

Loin d'avoir atteint son maximum la veille, comme je l'avais espéré, la tempête redouble de violence. L'angle de roulis dépasse 50°sur chaque bord : de combien, je ne saurais le dire, l'indicateur étant gradué seulement jusqu'à 50°. Que le lecteur tienne un crayon droit sur une table et l'incline alternativement de 50°à droite, puis à gauche, il se rendra compte de la longueur de l'arc décrit par les mâts

et le pont du *Nimrod*. Donc rien de surprenant que, dans une pareille agitation du navire, nos poneys soient épuisés par les efforts qu'ils font pour ne pas perdre pied. Il n'y a pas à songer à ligoter ces bêtes indomptées : l'une d'elles, lorsque nous tentons de lui passer une sangle, s'affole. Tout ce que nous pouvons faire, c'est d'essayer de les calmer à la voix ; dans cette tâche, Buckley obtient un succès remarquable. Nos intelligents petits chevaux semblent comprendre que notre ami veut les rassurer.

De temps à autre, à l'est et au sud, des pans de ciel bleu apparaissent dans l'intervalle des grains.

5 *janvier*. – Il tombe du grésil ; le vent souffle tantôt de l'ouest, tantôt du sud, tantôt encore du sud-ouest ; il est glacial pour cette époque, le milieu de l'été ! La température de l'air est seulement de + 7°, 7 un peu au nord du 50°de latitude, parallèle correspondant à celui du sud de l'Angleterre.

Nous rencontrons de grandes nappes d'algues, probablement arrachées aux îles qui se trouvent au sud-ouest.

Désirant entrer dans la glace, aux environs du 178°de longitude est de Greenwich, je mets la route droit au sud. Dans cette région, la banquise paraît être moins épaisse que plus à l'ouest.

Vers neuf heures du soir, à la suite d'un coup de roulis particulièrement violent, un poney glisse et s'abat sur le côté ; avant qu'il ait pu se relever, il est retourné sur le dos par le coup de roulis suivant. Gênés dans nos mouvements par l'étroitesse de la stalle, n'y voyant goutte, et bousculés par les vagues qui s'abattent sur nous, tous nos efforts pour relever la pauvre bête demeurent inutiles. Dans ce déchaînement, impossible de faire sortir les autres chevaux des stalles adjacentes, pour permettre d'enlever la cloison et de donner ainsi à l'animal tombé du champ pour qu'il puisse se relever lui-même. Force est donc d'attendre le jour. Peut-être d'ici-là la mer sera-t-elle moins haute ? En dépit de sa position gênante, et des douches d'eau glaciale qui constamment giclent sur lui, le poney mange avec appétit les poignées de foin que nous lui tendons : cela en dit long sur sa vitalité ! A diverses reprises il fait des efforts désespérés pour se redresser, mais en vain. Avant le jour, ses forces paraissent diminuer.

Le 6, au lieu de l'embellie attendue, c'est l'ouragan ; de tous côtés, des montagnes d'eau !

Vers dix heures, après une dernière et inutile tentative pour relever le cheval, voyant qu'il est épuisé, je donne l'ordre de l'abattre. Une balle d'un lourd revolver d'ordonnance met fin à ses souffrances.

Dans la matinée, un peu d'accalmie enfin. A midi, nous sommes par 50° 58' de latitude sud et 175° 19' de longitude est de Greenwich.

6 *janvier*. – L'après-midi, de nouveau le vent *force*. Les grains acquièrent la violence d'un ouragan ; en même temps la brise vire entre l'ouest et le nord-ouest. Malgré ce temps épouvantable, le *Koonya* avance. Nous avons maintenant la brise et la mer sur le côté ; dans ces conditions notre remorqueur peut marcher moins difficilement que lorsqu'il recevait les lames par l'avant, alourdi et gêné qu'il est par le poids de la remorque et celui du *Nimrod*.

La température de l'air s'élève à + 9° 4, tandis que celle de l'eau tombe à + 6° 7.

L'équipage attribue la tempête à ce que le deuxième jour nous avons capturé un albatros. Les matelots croient que la malchance frappe tous ceux qui abattent cet oiseau. Le meurtre que nous avons commis l'ayant été dans un but scientifique et non pour le seul plaisir de tuer, comme l'avait fait l'*Ancien Marinier,* les superstitieux doivent chercher une autre explication de ce mauvais temps.

Les membres de l'état-major scientifique, maintenant guéris du mal de mer, s'emploient à faire, toutes les heures, des observations météorologiques, à l'exception de ceux qui sont de garde auprès des poneys. Peut-être quelques-uns ont-ils évalué simplement la température de la mer d'après celle de la douche qu'ils recevaient. Pour l'honneur de notre corps scientifique, je dois ajouter que le météorologiste en chef fait ses observations selon les règles de l'art, en tirant lui-même un seau d'eau par-dessus le bord. L'opération n'est pas facile dans les conditions où nous sommes et, souvent, avant de lire son thermomètre, Adams peut apprécier par contact direct la température de l'eau, avec une certaine approximation, il est vrai.

Ce jour-là, l'action exercée par la remorque sur notre vieux navire se révèle singulièrement préoccupante. Depuis plusieurs jours déjà, à la suite de suintements survenus dans la partie avant, le poste était devenu très humide. Mais lorsque le premier mécanicien m'annonce que le bateau fait trois pieds d'eau à l'heure, je ne puis me défendre

d’un moment d’effroi. Certes je pensais bien qu’un vieux navire comme le nôtre fatiguerait, mais trois pieds d’eau en une heure, c’est inquiétant ! Immédiatement la pompe à bras est armée pour soulager les pompes à vapeur et empêcher l’eau de monter, et sa manœuvre confiée au corps de débarquement. Comme le professeur le fait remarquer, les naturalistes vont apprendre le maniement d’un instrument scientifique nouveau pour eux.

Et toujours la mer grossit. Vers minuit, c’est un ouragan. De temps à autre, les pommes des mâts du *Koonya* disparaissent dans le creux des vagues. Le fanal du remorqueur, sur lequel nous gouvernons, luit quelques secondes, puis disparaît derrière une muraille d’eau qui se dresse entre les deux bateaux. La hauteur des lames atteint pour le moins 12 à 13 mètres. Pendant les grains qui sont accompagnés de grêle et de grésil, le vent coupe net la crête des vagues et nous lance une pluie d’embrun. Les lames vertes se dressent si hautes qu’elles semblent devoir engloutir le navire ; mais le *Nimrod* se comporte admirablement. Il monte gaillardement sur l’énorme masse qui un instant auparavant le menaçait d’écrasement, puis reste un moment immobile sur l’autre versant de la montagne d’eau, tandis que celle-ci s’éloigne, bouillonnante et écumante, frustrée de sa proie.

7 *janvier*. – Toute la nuit et toute la matinée, une succession de rafales d’une violence terrifiante. Les lames sont de plus en plus fréquentes et de plus en plus terribles ; tout ce qui, sur le pont, n’a pas été solidement saisi ou tout ce qui a été déjà démoli est balayé. Un sac de pommes de terre est éventré et son contenu éparpillé dans deux ou trois pieds d’eau. Juste à ce moment j’entends un matelot chanter : « *Here we go gathering nuts in May* » (Ici nous allons cueillir des noisettes en mai).

A midi, nous sommes par 53° 2’ de latitude sud et 175° 39’ 30” de longitude est de Greenwich.

Dans l’après-midi, légère accalmie. Les albatros deviennent beaucoup plus nombreux, surtout l’espèce noire. C’est la mort d’un oiseau de cette espèce, au cours du voyage de Shelvoche, qui a donné naissance au célèbre poème de Coleridge. En volant bas entre les deux navires, un de ces oiseaux heurte la remorque au moment où brusquement elle émerge dans un coup de tangage du *Koonya*. Durant la nuit, le temps devient moins mauvais.

8 *janvier*. – Pluie toute la matinée, mais elle n'abat pas beaucoup la mer. Vers le soir, le vent vire au sud-sud-ouest et la tempête recommence. La mer est tellement grosse que nous devons signaler au *Koonya* de mettre en panne. Tout à coup une énorme vague se lève menaçante ; on a l'impression qu'elle va nous submerger. Heureusement le vieux *Nimrod* se montre à la hauteur des circonstances ; il grimpe prestement sur la montagne d'eau et la plus grande partie de la trombe passe par dessous lui. N'empêche que nous recevons un gros paquet qui balaye tout le pont. Une partie du bastingage de tribord et une petite superstructure ont été enlevées et le dalot de bâbord enfoncé. Maintenant l'eau peut pénétrer librement sur le pont. En même temps, les solides barres de bois de l'arrière auxquelles nous étions cramponnés sont fendues ou déplacées : mais aucune partie vitale du navire n'est atteinte. La cuisine a été envahie et le fourneau éteint. Cela est déjà arrivé plus d'une fois. Quoi qu'il en soit, grâce au zèle des cuisiniers, durant cette mauvaise période, toujours nous avons eu des plats chauds. Et cela veut dire plus qu'on ne croit, car la cuisine n'a que 2 mètres carrés et le coq doit pourvoir aux appétits extraordinairement ouverts de trente-neuf convives. Pour une large part, nous sommes redevables à Roberts de ces repas chauds – que je me permettrai d'appeler les trois oasis de joie dans le désert quotidien de l'incommodité. Non content d'être zoologiste-adjoint, le chef du *corps de débarquement fit* l'honneur de déployer ses talents culinaires en ces circonstances difficiles. Voyant que le coq du bord ne pouvait suffire à la lourde tâche qui lui incombait, il offrit sa collaboration à son collègue. Grâce à cet acte de dévouement, jamais nous ne manquâmes ni de pain frais ni de thé. Malgré l'inondation qui emplissait constamment leur domaine, les cuisiniers étaient toujours au travail.

Durant la tempête, les maîtres d'hôtel se montrèrent non moins zélés. Dans le transport des plats à travers la zone dangereuse s'étendant entre la cuisine et le carré, de quelle agilité et de quelle adresse ne firent-ils pas preuve ? Si généralement ils arrivaient à destination sans encombre, quelquefois ils étaient atteints par une lame ; lorsque l'eau se retirait, ils réapparaissaient, les vêtements, les cheveux et la figure couverts des aliments qu'ils portaient. En général, les accidents se produisaient dans le carré. Après deux ou trois jours de service, la nappe avait pris une teinte jaune, due à de

fréquentes aspersions de thé et de café. Faute de place, une partie des convives avalaient leur repas debout ; dans cette position, par un fort roulis, il ne fallait manquer ni d'habileté, ni d'expérience, pour tenir en équilibre une assiette de soupe. A presque tous les repas, une trombe d'eau pénétrait dans le carré, soit par la porte, soit par la claire-voie, et roulait ensuite sur le plancher d'un bord à l'autre, jusqu'à ce que l'on se fût levé de table. Alors les infatigables maîtres d'hôtel arrivaient avec des fauberts et réparaient prestement le désordre. Dans une de ces inondations, je sauvai une petite boîte contenant une préparation brevetée pour l'extinction des incendies.

Les cabines des officiers de navire qui ouvrent sur le carré, sont également toutes ruisselantes d'eau. Quand un de nos amis, une fois son quart fini, vient chercher un repos bien gagné, il ne fait guère que changer des effets entièrement trempés contre d'autres un peu moins humides.

Ce régime hydrothérapique n'exerçait aucune action réfrigérante sur l'entrain des membres de l'Expédition. Presque tous les soirs un concert était organisé, et, jusqu'à une heure avancée, le carré résonnait de bruyants éclats de rire.

A la mer, il est de règle, chaque samedi soir, de porter la santé des amis absents, des femmes et des fiancées. A ce moment-là, j'étais généralement dans la cabine du capitaine ou sur la passerelle ; si j'avais oublié la cérémonie, on venait me rappeler délicatement mes devoirs en entonnant la chanson populaire : *Fiancées et Épouses,* dont le refrain était gaiement repris en chœur par tous. Immédiatement je réparais ma négligence en donnant la bouteille désirée.

10 *janvier*. – Ciel clair jusqu'à 10 heures du matin, ensuite fraîche brise d'ouest accompagnée de pluie.

Profitant du calme relatif du bateau, nous nous lavons et nous peignons pour nous débarrasser du sel qui incruste notre peau et nos cheveux. Vers minuit, légère brise de nord-nord-est. La pluie continue de ces dernières heures a considérablement abattu la mer.

11 *janvier*. – A midi, position : 57° 37' de latitude sud et 178° 53' de longitude est de Greenwich. Pendant la journée, de nouveau la mer *lève* et le vent augmente de la partie nord-ouest. Avant minuit la tempête a repris sa violence habituelle.

A 2 heures du matin, à travers de lourds tourbillons de neige, à la faible lueur de l'aube, je distingue une énorme lame indépendante des autres, qui avance droit sur nous. Heureusement, seule sa crête s'abat sur le navire ; elle suffit cependant pour emporter le bastingage de tribord avant, à hauteur des stalles des poneys. Désormais la mer a le passage libre à travers l'écurie. Au départ de Lyttelton, nous nous demandions comment nous pourrions nettoyer cette partie du navire. L'océan a renouvelé ce travail d'Hercule ; le difficile maintenant est d'arrêter son zèle.

Ce ne fut pas le seul méfait de cette vague. Elle entraîna la pesante baleinière de tribord jusqu'au milieu du navire et éparpilla plusieurs balles de fourrage au milieu de barils d'huile et de caisses de carbure qu'elle avait arrachés à leurs amarres.

A midi, position : 59° 8' de latitude sud, et 179° 30' de longitude est. Plus tard, temps relativement clair, avec un ciel pommelé, indice de la direction générale des courants supérieurs.

Pendant l'après-midi, le contingent de l'expédition s'accroît de plusieurs unités par la naissance de six petits chiens. La mère et les nouveau-nés sont installés bien au chaud, au milieu de caisses près de la claire-voie de la chambre des machines. Ensuite nous signalons l'heureux événement au *Koonya* et recevons en retour les congratulations du capitaine du remorqueur.

12 janvier. – Jolie brise d'est. Le lourd ciel gris tourne au bleu, avec çà et là de légers cirrus. C'est la journée la plus agréable depuis le départ de Lyttelton, mais la température de l'air et celle de la mer ne sont pas précisément chaudes, + 1°, 6 et + 2°, *7*. A la vue de ce clair soleil, quelques passagers, restés jusque-là tapis dans les logements, sortent de leurs repaires. En même temps, tout le monde profite de cette douce tiédeur pour faire sécher ses bagages, et, bientôt couvertures, vêtements, pyjamas se balancent au vent sur les cartahuts. Seuls quelques vieux loups n'ont rien à faire sécher, l'expérience leur ayant appris cette vérité indiscutable que moins on expose de choses à l'eau, moins on a ensuite d'effets *à mettre au sec*. C'est pour obéir à ce principe qu'Adams garde le pantalon de flanelle avec lequel il s'est embarqué à Lyttelton, le laissant sécher sur lui chaque fois qu'il est trempé. Il le conserva également au milieu de la

banquise et pendant le déchargement. Très certainement, si le pantalon ne l'avait quitté auparavant, il l'aurait encore porté lorsqu'il partit pour l'ascension de l'Erebus.

Le beau temps invite quelques intrépides à prendre un bain, mais ils n'y restent pas longtemps. La température de l'eau est seulement de + 1°, 1 !

Nous sommes maintenant sur le qui-vive, guettant la première apparition des icebergs et des glaces flottantes.

J'ai donné une route aussi orientale que possible, espérant trouver de ce côté une mer relativement dégagée, et pouvoir ainsi regagner en partie le temps que les tempêtes nous ont fait perdre.

Une fois en vue du *pack* [6], le *Koonya* doit nous quitter, et rapatrier en même temps Buckley. Ce brave garçon s'est fait aimer de tous à bord, du plus grand au plus petit ; avec cela il nous a été d'un grand secours en s'occupant des poneys.

13 *janvier*. – Position à midi : 61° 29' de latitude sud, et 179° 53' de longitude est de Greenwich.

Durant l'après-midi, le temps se maintenant au beau, nous établissons les huniers. Pendant la tempête, à plusieurs reprises, nous avions hissé des voiles d'étai : chaque fois le vent les avait emportées. Le *Koonya* en avait fait autant, sans meilleur résultat.

Ce soir, grand dîner en l'honneur de Buckley ; nous ne nous couchons qu'à l'aube.

14 *janvier*. – Le premier iceberg en vue ! Nous le rangeons à une distance de deux milles et demi. Il a cette forme tabulaire et cette blancheur mate caractéristiques des icebergs antarctiques.

Dans la matinée apparaît une très curieuse bande de nuages dont la direction indique celle du courant supérieur. D'après les mesures prises par David, sa limite inférieure se trouverait à une hauteur de 3900 mètres. Ces nuages filent dans l'est-nord-est, à la vitesse d'environ 14 milles à l'heure. En même temps, à la surface de la mer, souffle une légère brise d'ouest.

A midi, position : 63° 59' de latitude sud et 179° 47' de longitude ouest de Greenwich. Nous avons donc passé le 180°méridien.

L'après-midi, rangé deux nouveaux icebergs suivis de leur cortège habituel de débris. En même temps, la couleur de la mer passe du

bleu sombre au vert grisâtre.

Les albatros ne sont plus aussi nombreux : presque tous ceux qui nous suivent appartiennent à l'espèce noire. De temps à autre des pigeons du Cap et des pétrels de Wilson, ainsi qu'un petit oiseau gris qu'on trouve généralement à l'approche de la glace et dont j'ignore le nom.

Un autre indice de la proximité de la glace est la température de l'air. Le thermomètre marque 0°et la mer est aussi froide que l'air. D'un moment à l'autre, la banquise va paraître. En conséquence, je signale au capitaine Evans de faire tuer et dépouiller les moutons qu'il a à son bord et qui nous sont destinés.

Le lendemain matin, vers 9 heures, à travers une épaisse brume coupée de giboulées, des glaces flottantes apparaissent entre le sud-ouest et le sud-est. C'est l'avant-garde du *pack*. Après un voyage de 1510 milles, le moment est donc arrivé de nous séparer du *Koonya*. Jamais auparavant un navire n'en a remorqué un autre en pleine mer sur une aussi longue distance. Dans cette traversée, le *Koonya* a battu encore un autre record : c'est le premier navire en fer qui ait passé le Cercle polaire antarctique.

A 10 heures, le capitaine England et Buckley poussent du bord pour s'embarquer à bord de notre conserve, emportant nos lettres toutes munies du timbre spécial qui nous a été donné par le gouvernement néo-zélandais.

La mer est grosse ; ce n'est qu'au prix d'une rude nage de vingt-cinq minutes que la baleinière accoste le *Koonya*. De minute en minute, la brise *se fait,* soulevant des vagues de plus en plus hautes. Aussi quel soulagement j'éprouve, lorsque l'embarcation revient ! Pour faciliter l'accostage le long du *Nimrod,* je fais filer de l'huile ; un instant après le canot était lestement enlevé sur les pistolets.

Ensuite les deux navires se rapprochent et, au moyen d'une haussière apportée par la baleinière, un va-et-vient est établi pour envoyer à notre bord les carcasses de moutons embarquées sur notre conserve. Malheureusement, une rupture de câble entraîne la perte du second envoi.

A 1 heure moins un quart, la remorque est coupée. Désormais, nous voici réduits à nos seules forces sur le tempétueux océan Antarctique. Le *Koonya* vire, en passant devant nous, au milieu des acclamations des deux équipages ; et, mettant le cap au nord, il disparaît bientôt dans la brume neigeuse.

Tout l’après-midi est consacré à relever péniblement les 300 mètres de la remorque. Après quoi, nous *remettons en route* au sud ; maintenant, il va falloir nous frayer un passage à travers la banquise qui défend l’approche de la mer Ross.

Sans encombre, nous traversons la glace aperçue ce matin, un *champ* désagrégé, formé, semble-t-il, de *land-ice* [7] épaisse. Ensuite ce sont plusieurs autres trains semblables de glaçons, puis de petits *icebergs* dont le sommet est accidenté. Ces derniers blocs ont généralement de 12 à 15 mètres de haut ; quelques-uns, par exception, atteignent 30 mètres.

16 janvier. – Vers 2 heures du matin, les icebergs deviennent plus nombreux. Peut-être est-il exagéré de donner ce nom à des glaces qui, en moyenne, ne dépassent pas 6 à 7 mètres de haut. D’après ce que j’ai vu ultérieurement, ils doivent provenir pour la plupart d’un *icefoot* [8], formé le long d’une terre. La glace rencontrée dans ces parages est très différente du *pack* habituel.

Une heure plus tard, nous entrons au milieu d’une assemblée d’icebergs tabulaires, de 25 à 45 mètres de haut. Pendant toute la matinée, nous naviguons dans les canaux d’une Venise en glace. La plume, comme la parole, est impuissante à décrire la féerie d’un pareil paysage. A perte de vue du haut du nid de corbeau, dans l’est, l’ouest et le sud, la mer est couverte d’énormes blocs blancs, séparés par des avenues d’eau d’un magnifique bleu foncé. Un calme étrange enveloppe cette ville blanche. Seuls de petits pétrels des neiges animent par moments cette solitude. Se confondant avec la glace, lorsqu’ils passent devant les icebergs, ils deviennent visibles seulement quand ils volent au-dessus de la nappe sombre de l’eau.

Sous le choc de notre sillage, les icebergs, dérangés dans leur équilibre, laissent tomber d’énormes pans en bruyants éboulements.

Plusieurs de ces montagnes de glace présentent les formes accidentées particulières aux icebergs arctiques.

D’un moment à l’autre, ce magnifique spectacle peut devenir très dangereux. Qu’une fraîche brise nous surprenne au milieu de cette réunion de blocs monstrueux, il ne sera pas facile d’échapper à leur étreinte. Déjà un nuage noir de mauvais augure apparaît dans le nord, et quelques flocons de neige annoncent la venue prochaine d’un vent de cette partie. Aussi, grande est ma satisfaction lorsque, vers 3 heures de l’après-midi, la mer devient libre devant nous.

Encore quelques tours et détours à travers des canaux sinueux et nous entrons dans la mer de Ross. Elle est débarrassée de glace ! Pour la première fois, un navire atteint cette mer, sans avoir été retenu plus ou moins longtemps par *le pack*. Ce succès est dû, je crois, à ce que nous avons passé dans l'est de la masse de glace, que la dérive pousse au nord-ouest de la terre et de la *Grande-Barrière*. D'après mon expérience, cette route orientale est la meilleure. Derrière nous s'étend une énorme masse *d'icebergs,* large de plus de 80 milles marins dans le sens du méridien ; dans l'est comme dans l'ouest, son extension demeure inconnue ; en tout cas, il y a là des milliers et des milliers de ces énormes glaçons. Peut-être proviennent-ils d'une *barrière* située à l'est de la Terre du Roi Edouard VII et peu éloignée de notre route ? Si cette hypothèse est exacte, le front de ce glacier doit être beaucoup moins élevé au-dessus de la mer et beaucoup moins accidenté que celui de la Grande-Barrière. La grande majorité des blocs que nous avons longés n'ont pas, en effet, plus de 40 mètres de haut et paraissent avoir pour la plupart la même épaisseur.

Les jeux de lumière et d'ombre, sur les montagnes de glaces flottantes situées dans l'est, leur donnent l'aspect d'*apparences de terres* ; comme dans cette direction ces glaces forment une masse très dense, nous nous gardons d'y aller voir. L'absence de traces d'érosion sur leurs flancs indique que ces *icebergs* proviennent d'un *vêlage* [9] récent. S'ils étaient à flot depuis quelque temps, la couche de neige molle, épaisse de 4 m. 50 à 6 mètres, qui les surmonte, aurait porté des traces de l'action des agents atmosphériques.

Ces icebergs ne transportaient ni blocs ni matériaux détritiques d'aucune sorte.

Ce jour-là, position à midi : 68° 6' sud et 179° 21' de longitude ouest de Greenwich.

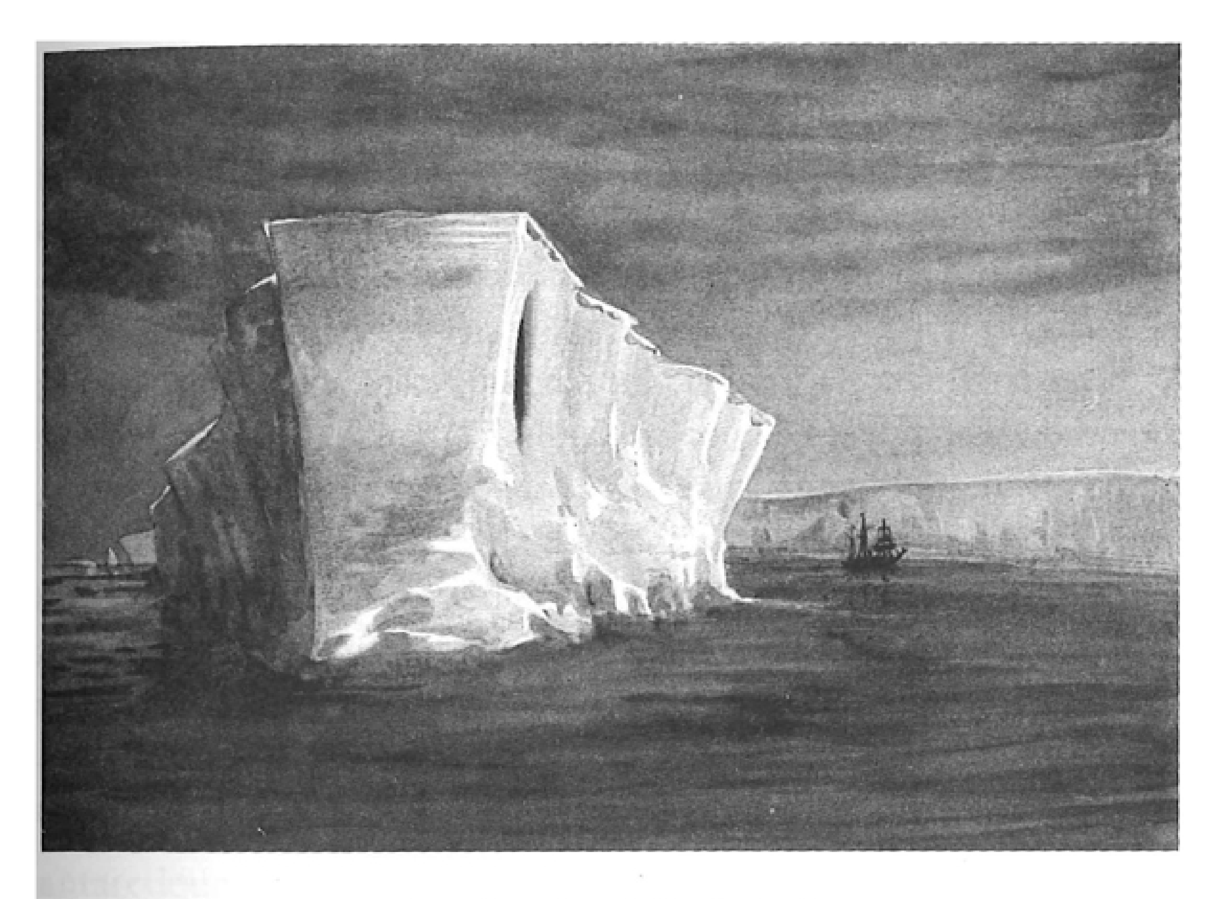
Deux phoques furent signalés sur les trains de glaces rencontrés en avant. Je ne les vis pas moi-même ; d'après la description qu'on m'en fit, l'un devait être un crabier, l'autre un phoque de Weddel. On observa également plusieurs pingouins d'Adélie. La singularité de leur démarche, non moins que leur curiosité, amuse beaucoup mes compagnons. La vue du navire éveille chez ces oiseaux le plus vif étonnement. Leur démarche solennelle, leur air d'importance, leurs conciliabules accompagnés de petits cris effarouchés, divertissent fort Marston. Avec la plus vive attention, notre peintre étudie leurs

mouvements, si bien qu'il arriva par la suite à les imiter dans la perfection.

Une fois hors des icebergs, la houle se lève du sud. Pour la première fois, elle est accueillie avec joie : elle annonce, en effet, que la mer est libre en avant. Je suis persuadé que nous avons réussi à éviter le *pack*. Avec un navire solide et bon marcheur, la route que nous avons prise au milieu des icebergs est préférable à celle suivie habituellement plus à l'ouest et qui traverse la banquise. Mais, sauf si j'étais pressé et à court de charbon, j'hésiterais une seconde fois à engager au milieu de ces gigantesques glaçons un vieux bateau, mauvais marcheur, comme le *Nimrod*. Peut-être un jour, une expédition trouvera-t-elle cette partie de l'océan Antarctique entièrement dégagée, et, suivant une route encore plus orientale, pourra-t-elle reconnaître si une terre existe dans ces parages ?

Un peu plus tard dans l'après-midi, le vent de nord prend de la force, et une brume épaisse, fondant en giboulées de neige, masque bientôt toute vue. Aussi, combien nous nous félicitons d'être sortis de la glace !

La température de l'air étant de 0°, la neige fond dès qu'elle touche le pont ; de 2 heures de l'après-midi à minuit, il en tombe environ 0 m. 025. Jusqu'au lendemain matin (17 janvier, 8 heures), nous ne rencontrons qu'un petit iceberg. Le vent ayant viré au sud-est, l'horizon devient clair. Partout, la mer libre !



Le « Dreadnought » (p. 63).

CHAPITRE IV

EN ROUTE VERS LA TERRE DU ROI EDOUARD

La mer de Ross. – Le long de la Grande-Barrière. – Modifications considérables éprouvées par ce glacier. – Lutte contre les glaces. – La Terre du Roi Edouard VII inaccessible. – Dangereuse situation. – Vers le *Sound* Mac Murdo.

Nous sommes dans la mer de Ross ; il est donc évident que nous avons laissé de côté le *pack* principal.

A midi, 70° 43’ de latitude sud et 178° 58’ de longitude est de Greenwich.

Maintenant la route est mise un peu plus dans l’ouest afin d’atteindre la Barrière dans l’est du *Barrier Inlet* (inlet [10] de la Barrière) et éviter ainsi le *pack* impénétrable, que des expéditions précédentes ont rencontré à l’est du 160°de longitude ouest de Gr.

Dans l’après-midi, le vent fraîchit, le ciel se couvre de nouveau et la neige commence à tomber. Tandis que celle apportée par le vent de nord est composée de flocons larges d’environ 0 m. 005, la neige qui tourbillonne actuellement est formée de petits grains ronds, durs et secs, semblables à du sagou, la vraie neige antarctique.

Dans ces parages, les oiseaux deviennent plus abondants. Des vols épais de pétrels antarctiques tournent autour du navire. Ils sont si nombreux que lorsqu’ils passent près du bord, nous entendons distinctement le bruissement de leurs ailes.

Dans la soirée, nous rencontrons beaucoup de flœbergs [11], et des fragments de pack.

Sans vue par l’avant, nous venons dans l’ouest pour éviter cette glace. Un bloc paraît avoir récemment subi un retournement et avoir été en contact avec la terre.

Les pingouins d’Adélie sont maintenant très abondants. De temps à autre un phoque se montre, mais de trop loin pour qu’il soit

possible de reconnaître à quelle espèce il appartient.

18 janvier. – De très grand matin nous rangeons plusieurs gros glaçons. Peu à peu le vent force de la partie sud. La mer est courte et, à chaque coup de tangage, nous embarquons des paquets d'eau qui se congèlent immédiatement sur le pont et dans les écuries. Pour remédier à cet inconvénient, Adams et Mackay entreprennent de boucher avec des prélarts les brèches du bastingage. Lorsque le navire plonge dans la vague, Adams, suspendu par une corde en dehors, est mouillé jusqu'à la ceinture. Comme la température de l'air est de -4°, son pantalon de flanelle ne lui tient pas précisément chaud. Quand il est trop transi pour pouvoir continuer, Mackay le remplace. A eux deux ils réussissent à arrêter l'invasion des lames en établissant un bordé de fortune.

Jusqu'au lendemain midi, le vent souffle à la vitesse de 65 kilomètres à l'heure. Ensuite il mollit ; en même temps le ciel s'éclaire dans le nord-est.

19 janvier. – A midi, position : 72° 44' de latitude sud et 177° 19' de longitude est de Gr.

20 janvier. – Temps meilleur. De temps à autre, traversé quelques petits trains de glaces et rangé des icebergs tabulaires de grande taille.

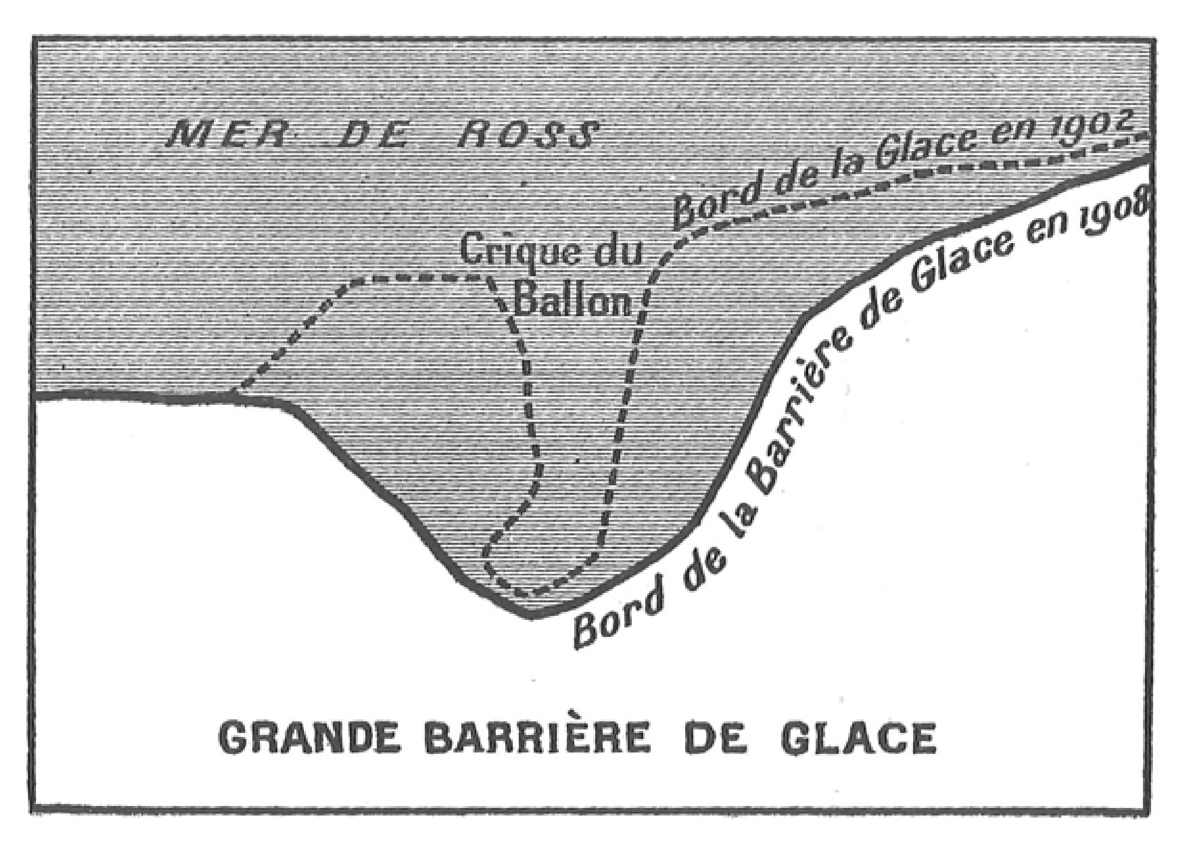
Position à midi : 72° 45' de latitude sud et 179° 21' de longitude est.

Le 21, ciel plus clair, légère hausse de la température et faible brise.

Observé plusieurs petits groupes de pétrels blancs et de pétrels antarctiques, et, pour la première fois, un pingouin impérial. Au loin, plusieurs baleines.

22 *janvier.* – Même temps, un peu plus clair cependant. A midi, position : 76° 18' de latitude sud et 176° 40' de longitude ouest de Gr.

Dans la matinée du 23, plusieurs grands icebergs en vue ; vers le soir, leur nombre augmente : évidemment des blocs détachés de la Barrière. Un de ces gros glaçons est tout jaune de diatomées. Par bâbord se découvre un *pack* très épais renfermant de nombreux icebergs.



BARRIER-INLET

La ligne pointillée montre la position du bord de la glace en 1902, lors de l'expédition de la *Discovery*.

Durant ces trois derniers jours, nous avons fait bonne route vers le sud. Le 23, à midi, nous sommes par 78° 26' de latitude sud et 171° 54' de longitude ouest.

D'un moment à l'autre, la Barrière va devenir visible. Un léger vent de sud-est glacial annonce que nous ne devons plus en être loin. Le thermomètre marque -6°, 6, mais la brise est si sèche que nous sentons à peine le froid.

Vers 9 h. 30 du matin, une longue raie toute droite se distingue par l'avant. C'est la Barrière ! Une demi-heure après, elle disparaît ; ce que nous avons vu n'en est qu'une image réfractée ; vers 11 heures, cette raie devient très apparente. Nous nous en rapprochons rapidement, faisant route vers la *Western Bigt*.

A midi, par tribord, nous voyons la lisière du glacier s'infléchir. Nous sommes donc arrivés dans la partie est de cette baie.

24 janvier. – A midi, position : 78° 19’ de latitude sud et 162° 53’ de longitude ouest.

Bientôt nous ne sommes plus qu’à 450 mètres de la Barrière. La vue de cette prodigieuse falaise de glace arrache des cris d’étonnement et d’admiration à tous ceux des membres de l’Expédition qui ne l’avaient pas encore vue.

Nous longeons ensuite lentement le bord de ce glacier. Fort heureusement le temps est beau, car, avec de la brume, il ne serait pas facile de découvrir le goulet que nous cherchons.

Dans cette région, la hauteur de la Barrière au-dessus de la mer varie de 45 à 60 mètres.

Vers 1 h. 30, nous passons devant un canal ouvert dans le glacier vers le sud-est et long de 1400 mètres. Le cap qui limite son entrée à l’est, élevé de 70 mètres, a la forme de l’avant d’un gigantesque cuirassé ; aussi lui donnons-nous le nom de *Dreadnought*.

Serrant de près la Barrière afin de découvrir toute ouverture qu’elle renfermerait, nous pouvons observer les aspects divers de sa face terminale. Tantôt, c’est une falaise lisse tombant à pic sur la mer, tantôt, au contraire, elle se présente découpée de fentes verticales ou de profondes grottes d’un bleu merveilleux. Parfois, de loin, de grandes taches noires marbrent cet énorme escarpement blanc ; en approchant on aperçoit alors d’immenses cavernes qui s’étendent jusqu’au niveau de la mer. L’une d’elle est si haute, qu’elle pourrait recevoir le *Nimrod* tout entier.

Vu d’une certaine distance, le front de la Barrière semble rectiligne ; de près on reconnaît qu’il forme une série de promontoires dessinant une succession de baies.

En certains endroits, des corniches de neige surplombent, tandis qu’ailleurs la falaise est fendue de crevasses verticales, si larges que d’énormes éboulements, semblent sur le point de se produire.

Les jeux de lumière et d’ombre produisent les plus singulières illusions d’optique. Ainsi deux monticules, élevés de 4 ou 5 mètres, à l’entrée d’un goulet, près duquel nous passons, prennent l’aspect de hautes collines.

Beau temps calme. Le fort courant d’ouest observé par la *Discovery* ne se fait pas sentir le long de la Barrière et le navire continue à faire ses cinq nœuds.

Dans le nord, paraît un *pack* très épais avec de gros icebergs. L’un d’eux mesure plus de 3 kilomètres de long et 45 mètres de haut. Ce

pack est beaucoup plus serré et plus accidenté que tous ceux rencontrés par la précédente expédition. Du nid de corbeau, on le voit s'étendre dans le nord et dans l'est ; une débâcle colossale a donc dû se produire dans cette dernière direction.

Le 23, vers minuit, la Barrière s'abaisse brusquement. Nous sommes à l'entrée d'une large baie peu profonde. C'est là, croyons-nous, que Borchgevinck a débarqué en 1900 ; depuis, l'aspect des lieux a beaucoup changé. L'explorateur norvégien décrit cette baie comme un *inlet* très étroit. En 1902, lorsqu'elle fit route vers l'est, l'expédition de la *Discovery* vit un goulet répondant à peu près à la description de Borchgrevink, mais la brume nous empêcha d'apercevoir son extrémité occidentale. Suivant toute vraisemblance, il s'est produit ici un vêlage considérable qui a élargi et en même temps raccourci l'*inlet*. Parvenus à un demi-mille dans l'intérieur de la baie, nous nous heurtons à de la glace fixe.

Il est environ minuit et demi. Un brillant soleil resplendit au-dessus du paysage le plus extraordinaire que l'on puisse imaginer. Au delà d'une plaine unie de *bay-ice* [12], longue de 6 à 7 milles, et épaisse de 1 m. 50 à 1 m. 80, on aperçoit de hautes falaises de glace arrondies, découpées de vallées orientées est-ouest. A environ quatre milles dans le sud, se découvre l'entrée d'une dépression très large, dont l'extrémité supérieure est invisible. Devant nous s'élèvent des collines rondes, hautes d'environ 240 mètres, et, par derrière, des pics pointus. Le soleil étant très bas, les ombres projetées sur ces reliefs ont un moment l'apparence d'affleurements rocheux. Nous prenons également tout d'abord pour des pierres deux taches noires visibles sur l'escarpement d'une falaise ; en les examinant à la lunette, nous reconnaissons quelles représentent simplement les ouvertures de grottes. A l'est, l'horizon est fermé par une longue pente de neige, haute d'environ 90 mètres. Elle a toutes les apparences d'une terre recouverte de glace ; l'arrivée du *pack* et des icebergs qui se trouvent au nord nous empêche d'examiner la chose de plus près. Toute cette glace commence à dériver dans la baie pour ne pas être bloqués, nous filons au plus vite.

Autour du navire de nombreuses baleines s'ébattent, tandis qu'une demi-douzaine de pingouins Empereur se tiennent sur le bord de la *bay-ice*. A ce lieu nous donnons le nom de baie des Baleines.

Après avoir essayé de continuer à suivre de près la Barrière vers l'est, nous sommes contraints de venir dans le nord. En passant un

chenal libre ouvert dans cette direction, puis en faisant route au sud, nous rejoignons le front du glacier, à 2 h. du matin, le 24.

Nous longeons ensuite la Barrière de nouveau vers l'est, l'œil toujours ouvert pour y découvrir l'*inlet* que nous cherchons. L'automobile a été débarrassé de ses amarres et le palan gréé pour le débarquer à l'endroit où la *Discovery* a mouillé. Je me propose en effet de prendre nos quartiers d'hiver sur les rives de l'*inlet* de la Barrière.

Ici je dois ouvrir une parenthèse pour expliquer les raisons qui m'ont décidé à choisir les bords de ce goulet pour l'établissement de notre station. L'*inlet* de la Barrière est le commencement de la Terre du Roi Edouard VII ; les portions de cette côte qui ne sont pas recouvertes de glace en sont éloignées seulement d'une journée de marche. De plus, ce serait un grand avantage de nous installer dans un endroit situé à environ 145 kilomètres plus près du Pôle que tout autre point de la région accessible par mer. Enfin, lorsqu'il reviendra nous chercher, le navire pourra facilement parvenir jusqu'ici, tandis que, en cas de saison défavorable, il est très possible que la Terre du Roi Edouard VII soit inabordable. Plusieurs de mes camarades de la *Discovery* considéraient également l'*inlet* de la Barrière comme un lieu propice à une station d'hivernage. Après mûre réflexion, j'avais décidé de m'installer sur la Barrière même, plutôt que sur la terre ferme. Lorsque nous nous sommes séparés du *Koonya,* j'ai envoyé aux organisateurs de l'Expédition, à Londres, un message les priant, au cas où le *Nimrod* ne rallierait pas la Nouvelle-Zélande à l'époque convenue, en 1908, de ne pas organiser d'expédition de secours l'année suivante. Ce retard indiquerait tout simplement que le navire a été bloqué. Si, au contraire, nous n'étions pas de retour avec le *Nimrod,* en 1909, une expédition de secours deviendrait indispensable en décembre de cette même année. Dans ce cas ses recherches devraient être dirigées d'abord vers l'*inlet* de la Barrière, et, si on ne nous y trouvait pas, vers la Terre du Roi Edouard VII. J'avais eu soin d'ajouter que seules des circonstances imprévues pourraient empêcher le navire de retourner en Nouvelle-Zélande en 1908. Mais dans l'exploration polaire, souvent les projets les mieux étudiés ne peuvent être exécutés. Ainsi celui que j'avais minutieusement élaboré ne put être accompli, et, moins de trente-six heures plus tard, un second programme que j'avais dû combiner de suite dut être également abandonné.

Serrant de près la Barrière, à 6 heures du matin nous devons nous trouver à la hauteur de l'*inlet,* d'après la carte ; or, nous n'en voyons aucune trace. A 1 heure du matin, nous avons passé la baie de Borchgrevinck ; par suite, à 8 heures du soir, nous sommes depuis longtemps loin de l'emplacement de l'*inlet*. Ce goulet a donc disparu.

Il est évident qu'un vêlage gigantesque s'est produit ici, et a créé, à sa place, dans l'épaisseur de la Barrière, une large et vaste baie qui rejoint celle de Borchgrevink. Le tout forme l'indentation que nous avons appelée la baie des Baleines. C'est une grosse déception. En revanche, combien nous devons nous féliciter que le vêlage ait eu lieu avant notre installation sur la Barrière. Il est, certes, fâcheux que la partie du glacier sur laquelle je voulais m'établir ait disparu, mais que serait-il advenu de nous si la Barrière s'était disloquée, une fois que nous y eussions été installés ?

A la suite de cette constatation, je renonce pour toujours à l'idée d'hiverner sur le glacier et prends la résolution de ne bâtir nos quartiers d'hiver que sur la terre ferme.

J'ai deux cordes à mon arc, et, de suite, je recours à la seconde ; en d'autres termes je donne l'ordre de pousser vers la Terre du Roi Edouard VII.

Le 24 janvier, à 8 heures du matin, après avoir doublé un promontoire, nous voyons la Barrière reculer d'un demi-mille, puis ensuite continuer vers l'est. La falaise de glace forme là un angle droit, et, au sommet de cet angle, s'abaisse jusqu'au niveau de la mer. Malheureusement cette pente est trop abrupte et trop crevassée pour que l'on puisse la gravir et examiner de son sommet la région située au sud.

Le navire est alors amarré à un large*flœ* [13], tandis que je confère avec England sur la situation. Autour de nous, la glace est relativement rare, mais, au large, il y a un *pack* très épais avec plusieurs grands icebergs. La seule route praticable vers l'est est un canal ouvert entre la Barrière et la lisière de ce *pack,* situé au nord du navire. Quatre observations de longitude nous placent bien à l'est de la position de l'*inlet* que nous cherchons, telle qu'elle est portée sur la carte ; elles montrent de plus que, depuis janvier 1902, le glacier a reculé.

A 9 heures, nous nous engageons dans le canal, en nous tenant à quelques centaines de mètres de la Barrière. Dans ces parages, le sommet de la falaise de glace surplombe ; si pendant notre passage

quelque éboulement se produit, désastreuses en seront les conséquences pour le navire. Bientôt il devient évident que nous n'irons pas loin dans cette direction. La ligne de côte formée par le glacier se relève vers le nord-est et par l'avant on distingue un nouveau *pack* impénétrable, toujours avec d'énormes icebergs.

A 10 heures du matin, arrivés près de cette banquise, nous découvrons qu'elle touche la Barrière. Le passage se trouve donc fermé vers l'est ; en même temps le *pack* et les *icebergs* situés dans le nord commencent à venir sur nous.

Pour que le lecteur se rende compte de la situation, qu'il me permette une comparaison. Figurez-vous que vous naviguez en canot, sous les falaises blanches de Douvres ; que d'autres falaises, celles-là flottantes, s'avancent du large vers la terre avec une force irrésistible et une puissance sans limite, et, que dans une heure ou deux au plus, votre frêle embarcation se trouvera enserrée entre ces deux masses.

Notre seule ressource est de battre en retraite et d'essayer une autre route. Le point où le *Nimrod* vire vers l'ouest se trouve par 78° 20' de latitude et 162° 14' de longitude ouest.

Il n'y a pas à s'amuser en route. Près du promontoire formé par la Barrière, le *pack* a déjà occupé les eaux qui étaient libres à 8 heures du matin ; en forçant la vapeur et en bousculant les glaces les moins serrées, nous réussissons à doubler ce cap à 11 h. 20 du matin. Entre la Barrière et la lisière de la banquise, le passage n'était plus que de 45 mètres !

Une fois sorti de cet étau, je respire librement. Nous suivons ensuite de près la falaise de glace, qui mesure ici une hauteur de plus de 75 mètres, et, vers 3 heures, arrivons à l'entrée est de la baie des Baleines.

Le mirage est très intense, tous les contours sont déformés et tous les accidents de terrain prennent un relief beaucoup plus grand que celui qu'ils ont en réalité. C'est surtout le cas des glaces flottantes. Ainsi la mer paraît couverte d'énormes icebergs, alors qu'en réalité elle porte un simple *pack*. Les pingouins que nous avions vus la nuit précédente sont restés à la même place ; par suite d'un effet de réfraction, ils paraissent avoir une taille de six pieds. La *bay-ice,* sur laquelle s'ébattent de nombreux phoques, présente des signes évidents d'une prochaine débâcle.

A 4 heures moins dix du soir, nous sortons sans difficultés de la baie et poursuivons dans l'ouest, en ayant toujours au nord une épaisse masse de glace. Sur un iceberg que nous rangeons, sont posés des centaines de pétrels antarctiques et de pétrels des neiges qui s'enfuient à notre approche.

Vers 6 heures du soir, le *pack* paraît moins compact, et, à 7 h. 30, du nid de corbeau, j'aperçois un chenal libre ouvert vers le nord à travers un *belt* de glace ; au delà, la mer semble relativement dégagée.

Une heure et demie plus tard nous virons au nord, et, après avoir contourné les *champs* les plus épais et bousculé les moins solides, nous passons dans des eaux *navigables*.

A minuit, de nouveau la route vers l'est est fermée par un *pack* très compact. Nous faisons alors du nord pendant plus d'une heure, puis reprenons notre marche vers l'est.

C'est une chose curieuse, comme l'horizon, à la mer, est borné. En effet, du nid de corbeau, au delà de ce *belt,* la mer semblait libre sur une grande distance ; or, deux heures plus tard, nous étions arrêtés par la glace.

Toute la nuit, routes diverses à la recherche d'un passage vers la Terre du Roi Edouard VII. Parfois, afin de découvrir des canaux conduisant dans l'est, nous cheminons d'abord en sens inverse de la direction que nous voulons suivre.

Durant la nuit, le ciel s'est couvert au sud ; vers 3 heures du matin, le 24, il s'éclaire, et la Barrière redevient visible. A mon vif désappointement, je reconnais alors que nous n'avons guère fait de progrès vers l'est ; nous nous trouvons encore par le travers de la baie des Baleines.

Vers 7 h. 30 du matin, rangé un monstrueux iceberg de près de 5 kilomètres de long et de plus de 60 mètres de haut. A 8 heures, la mer est complètement dégagée ; en fait, il n'y a plus de glace en vue dans l'est.

La matinée est belle et ensoleillée, et la situation paraît bonne, lorsque je descends de la passerelle pour prendre quelques heures de repos après toute une nuit de veille. Hélas ! quand je remonte sur le pont, un peu avant midi, tout espoir de trouver la route libre vers l'est s'est évanoui. A ce moment nous nous trouvons très au nord de la Barrière et à l'ouest du point que nous avions atteint la veille, avant d'être forcés de faire demi-tour. D'heure en heure, les chances

d'atteindre la Terre du Roi Edouard VII diminuent. A l'est et au sud du navire s'étendent des *packs* serrés, formés de glaçons accidentés avec d'énormes icebergs. Il est évident que la mer, entre le cap Colbeck et la Barrière, sous la longitude à laquelle nous sommes, doit être pleine de glace. Dans le nord un *iceblink* intense annonce également la présence d'abondantes masses de glace de ce côté. Dans ces conditions, il me paraît impossible de parvenir à la Terre du Roi Edouard VII, sur laquelle je m'étais proposé d'établir notre base d'opérations. D'autre part, notre provision de charbon est courte ; le *Nimrod* fait de l'eau en abondance ; enfin la saison avance. Comme, avant le départ du navire, tous les approvisionnements doivent être débarqués et le baraquement construit, nous n'avons plus grand temps à perdre. Aussi bien la situation m'apparaît singulièrement grave. Je ne m'étais pas attendu à ce que l'*inlet* de la Barrière eût disparu, ni à ce que la Terre du Roi Edouard VII fût bloquée. Ce dernier contretemps n'a d'ailleurs rien d'extraordinaire, car jusqu'en 1901, sous cette longitude, toutes les expéditions ont été arrêtées par un *pack*. Précisément dans ces parages, pendant des centaines de milles, Ross a suivi le bord d'une banquise semblable à celle qui nous ferme la route. Nous avons, il est vrai, le secours de la vapeur ; mais ni la *Discovery,* ni même le *Yermak,* le plus puissant brise-glace qui ait jamais été construit, ne pourraient entamer ce solide rempart.

Je décide de consacrer encore vingt-quatre heures à la recherche d'un passage vers l'est. Pour cela nous venons dans le nord, en longeant la glace d'aussi près que possible ; chaque fois qu'un canal s'ouvre dans la direction désirée, nous nous y engageons, mais le plus souvent après une courte navigation, nous aboutissons à un cul-de-sac, et force nous est de revenir en arrière. Sur ces entrefaites, un vent d'ouest se lève, le ciel se couvre, et, sur le bord des *packs,* la mer devient clapoteuse. Le baromètre baisse.

Vers cinq heures du soir, le 24 janvier, d'épaisses rafales de neige s'abattent sur nous ; à une distance de cent mètres on ne voit rien ; dans ces conditions, le *Nimrod* ne marche plus qu'à vitesse réduite. Pendant les éclaircies entre les grains, on distingue de très nombreux icebergs, très longs et peu élevés. L'un d'eux mesure 5 milles de bout en bout et s'élève seulement de 12 mètres au-dessus de l'eau. Mais voici que le *pack* situé dans l'ouest arrive rapidement vers nous sous la poussée du vent. Sur plusieurs points, il est déjà tangent à la masse principale des glaces. Si nous sommes pincés dans cette banquise, de

quelque temps nous ne pourrons nous dégager. Aussi je donne l'ordre de marcher à toute vitesse pour sortir de cette dangereuse situation.

Dès lors, nous n'avons plus d'autre ressource que d'aller nous installer sur les rives du *Sound* [14] Mc Murdo. Combien j'eusse préféré m'établir sur la Terre du Roi Edouard VII qui, elle, est complètement inconnue. Quelques rochers et des croupes neigeuses, voilà tout ce que nous en avions vu lors de l'expédition de la *Discovery*. Si nous avions hiverné sur cette terre, nous aurions apporté une importante contribution aux connaissances géographiques de cette partie de l'Antarctique. Peut-être, il est vrai, aurait-elle été une base moins favorable pour entreprendre un raid vers le Pôle. Ce n'est qu'après une lutte énergique, qu'indique la route du *Nimrod* sur la carte que je renonce à la Terre du Roi Edouard VII. La volonté la plus tenace se brise contre la puissance irrésistible des banquises. Une fois de plus mon programme se trouve modifié.



CHAPITRE V

A LA RECHERCHE DE QUARTIERS D'HIVER

Le *sound* Mac Murdo rempli de glace. – Observations sur la débâcle dans ce bras de mer. – Attente sur le bord de la banquise. – Essai de l'automobile. – Nouvelle tentative pour forcer la banquise. – Excursion à la pointe de la hutte. – Nous nous installons au Cap Royds.

A huit heures du soir, c'est le cœur gros que je vois le navire virer vers l'ouest.

26 *janvier*. – Jusqu'à une heure du matin, le *pack* situé au nord ne présente aucune ouverture ; après cela, la brume nous en dérobe la vue. Le baromètre est variable et la mer clapoteuse avec des rafales de sud-ouest.

Vers six heures du matin, afin de côtoyer la Barrière, je fais mettre le cap au sud. Bientôt nous passons devant l'entrée de l'*inlet* que nous avions vu lorsque nous faisions route vers l'est. Arrivés, vers midi, à hauteur de la pointe orientale du *Western Bight,* nous mettons en route directement vers l'Erebus.

Le temps est clair, sauf sur la Barrière qui est couronnée d'un long stratus ; un peu plus tard, il disparaît. Néanmoins bientôt nous avons de nouveau entièrement perdu de vue la falaise terminale du glacier.

Très remarquable est la rareté des oiseaux dans ces parages ; en revanche beaucoup de baleines. Quelques-unes viennent souffler tout contre le navire. Jusqu'ici les pétrels des neiges ont été moins abondants et les pétrels antarctiques plus nombreux que pendant l'expédition de 1902. Le 26, nous voyons un albatros noir et un couple de pétrels géants.

Toute la journée vent d'ouest.. Vers le soir, un ou deux grains de neige.

Position à midi : 78° 9' de latitude sud et 173° 43' de longitude ouest de Greenwich. Température de l'air : -2°, 2.

28 *janvier*. – Beau temps, avec ciel couvert. Vers midi, une curieuse lueur blanchâtre, d'abord vague, puis plus distincte, paraît dans le ciel au sud. Cette tache est formée par l'Erebus et par le Terror, les deux énormes montagnes vers lesquelles nous nous dirigeons.

Position à midi : 77° 46' de latitude sud et 175° 35' de longitude est de Greenwich.

Nous rangeons le cap Crozier, près duquel la Barrière joint la terre. Le temps est très clair. Sauf de temps à autre un iceberg ou de petits débris de *flœ,* point de glace.

29 *janvier*. – A trois heures du matin, nous sommes à hauteur de la baie Erebus, avec l'île Beaufort dans le nord-ouest et le cap Bird à bâbord.

J'espère atteindre notre nouvelle base d'opérations sans être gêné par la glace. En remontant le *sound* Mc Murdo, nous rencontrons par instants des trains de glaçons isolés, chargés de milliers de pingouins. Un *iceblink* intense indique la présence d'un *pack* épais le long de la rive ouest. Suivant ce bras de mer et serrant de près sa côte orientale, nous apercevons une longue plage sablonneuse, de 500 hectares environ, toute couverte de guano. C'est un immense parc à pingouins ou *rookery*.

Jusqu'à dix heures du soir, toujours peu de glace. Nous sommes donc pleins d'espoir, lorsque soudain nous nous heurtons à une banquise fixe. Une nappe solide, longue de 20 milles, couvre l'extrémité supérieure du *sound* Mc Murdo et nous sépare de la pointe de la Hutte où j'espérais établir nos quartiers d'hiver. Au point où nous l'abordons, cette glace est *pourrie* et couverte d'une couche de neige épaisse de 0 m. 30.

Contre cette banquise en décomposition, je lance le navire comme un bélier, sans grand résultat il est vrai. Le bateau entre d'une demi-

longueur environ dans cette masse molle ; à la suite de ce choc aucune fente ne s'ouvre en avant. Je fais recommencer la manœuvre ; après avoir pris du champ, le navire heurte une seconde fois la glace. Cette nouvelle tentative reste aussi infructueuse que la première. Dans ces conditions le *Nimrod* est amarré *au champ,* afin que nous puissions aviser.

Une éclaircie permet de voir les terres voisines. Au sud, on distingue les îles Delbridge, et, au delà, le pic escarpé d'Observation Hill, au pied duquel l'expédition de la *Discovery* a hiverné. Le Roc du Château, dont la silhouette m'est familière, domine tous les autres reliefs voisins ; l'île Blanche apparaît confuse dans un lointain brumeux ; en revanche, au sud-ouest, l'île Noire et l'île Brune sont très nettes, et, derrière la première, les formes arrondies du mont Discovery. A l'ouest s'élèvent les pics géants des chaînes occidentales, avec leurs énormes amphithéâtres et leurs immenses glaciers. A environ 7 milles dans l'est, on relève le cap Royds, un sombre bloc de rocher, baptisé en l'honneur du premier lieutenant de la *Discovery*. Le souvenir de tous ces lieux est resté si frais dans ma mémoire qu'il me semble avoir quitté cette région la veille seulement, et pourtant six ans se sont écoulés depuis mon départ du *sound* Mc Murdo !

Dans la journée, quelques grains de neige ; le thermomètre marque -11°, 6 et nous sommes au cœur de l'été ! Le vent souffle du sud, sans grande force. Combien un blizzard serait le bienvenu ; en quelques heures il balayerait toute cette glace. Une houle de nord serait encore préférable.

Le 23 janvier 1902, le *Morning,* le navire de la première expédition envoyée au secours de la *Discovery,* trouva également le *sound* Mc Murdo rempli de glace. Le 28 février seulement, il put parvenir jusqu'à cinq milles de la Pointe de la Hutte. Cet été-là, la débâcle ne s'étendit même pas jusqu'aux quartiers d'hiver de la *Discovery*. L'année suivante, le 4 janvier, lorsque la *Terra Nova* et le *Morning* arrivèrent, ce bras de mer était occupé par une banquise jusqu'à 20 milles au nord de la Pointe de la Hutte. Ce n'est que le 15 février qu'elle se disloqua jusqu'à cette pointe et libéra la *Discovery*. D'après deux observations seulement, il est difficile d'établir une théorie sur les mouvements probables de la glace dans cette région. Si pendant deux semaines j'attends la débâcle et qu'elle ne se produise pas, la situation sera très grave, car ensuite il nous faudra une seconde quinzaine pour débarquer les provisions et construire la

maison. Encore sera-t-il nécessaire d'avoir auparavant choisi le site de la station, soit sur la côte ouest, soit sur la côte est. A cinq ou six milles dans l'ouest de notre mouillage, la glace est amoncelée en un *pack* épais. De ce côté, les perspectives ne sont donc pas précisément encourageantes. Vers l'est, la situation paraît en revanche meilleure.

Dans ces conditions, j'attendrai la débâcle pendant quelques jours.

Le destin semble se plaire à multiplier les obstacles pour entraver l'exécution de notre programme ; mais les épreuves de toute sorte ne sont-elles pas le lot commun des explorateurs polaires ? Après tout, si la tâche était facile, cela ne vaudrait pas la peine de l'entreprendre. Je suis surtout préoccupé par la consommation de charbon que cette attente va entraîner. Durant tout ce temps, le *Nimrod* devra rester sous pression, paré à lever l'ancre, pour le cas où la glace viendrait à dériver du nord sur lui, ou si la nappe à laquelle il est amarré se brisait. De plus, à chaque instant, il est nécessaire de manœuvrer, soit parce qu'un pan de la banquise situé en avant de nous se détache, soit parce que le navire est drossé par la brise contre le *champ*, ou que l'amarre se défasse du *flœ* auquel elle est fixée.

Transporter en traîneau nos approvisionnements depuis notre mouillage jusqu'à la pointe de la Hutte, il n'y faut pas songer. En admettant que les poneys soient en bon état et que l'automobile puisse fonctionner, nous n'aurions pas le temps d'amener jusque-là nos 180 et quelques tonnes de bagages, avant l'époque à laquelle le navire doit appareiller pour revenir dans le nord.

Autre question : la santé du capitaine du *Nimrod* m'inquiète. Après s'être surmené pendant la traversée de la Nouvelle-Zélande à la Grande-Barrière et durant la navigation vers la Terre du Roi Edouard VII, il est maintenant très souffrant.

Le 29 janvier au soir, les côtés et le dessus de la caisse de l'automobile sont enlevés et les roues de la machine replacées, afin de l'essayer sur la banquise. Sans aucune difficulté, le moteur fonctionne, bien que la température soit basse.

Reste maintenant à voir comment la voiture se comportera sur la banquise où la neige est très épaisse. Nous la gréons avec les roues légères, et les pneus Dunlop, sans chaînettes antidérapantes.

30 *janvier*. – Dans la journée, une fraîche brise se lève du sud-est, accompagnée d'un chasse-neige. Bientôt le *Nimrod* prend une livrée d'hiver et tout le monde s'entasse dans le carré pour s'y chauffer. A

deux ou trois reprises, des fragments longs d'une centaine de mètres se détachent de la banquise. La débâcle commence ! Si chaque jour elle ne s'étend que sur quelques centaines de mètres, de longtemps encore elle n'atteindra pas la pointe de la Hutte, éloignée de 20 milles ; par suite nous n'aurons pas le temps d'opérer le débarquement avant la date convenable.

Tout le jour, des squales s'ébattent en grand nombre autour du navire. De temps à autre, ils se dressent hors de l'eau pour regarder si quelque phoque ne se trouve pas à leur portée sur la banquise. Soudain, un phoque bondit sur le *pack* et s'enfuit ensuite à une vitesse étonnante de la part d'un animal aussi peu ingambe. D'une seule traite, sans perdre haleine, il parcourt plus de 800 mètres. Deux minutes plus tard, nous avons l'explication de cette alerte, en voyant un squale regarder de quel côté la proie qu'il convoitait a pris la fuite. Jamais nous n'avons vu un phoque capturé par un de ces monstres. Cependant les habitudes de ces animaux indiquent que l'événement doit parfois se produire. On voit, en effet, les squales toujours rôder autour de la glace, et passer la tête à travers les champs disloqués pour guetter les phoques. En second lieu, l'inquiétude manifestée par ces derniers animaux, en présence des squales, et leur fuite rapide devant ces carnassiers ne peuvent s'expliquer que par la crainte du danger.

Des pingouins d'Adélie, groupés sur le bord de la glace, se jettent, par moments, tous ensemble à l'eau comme des nageurs dans un concours de natation. Leurs plongeons durent souvent plusieurs minutes.

Afin de pouvoir débarquer rapidement les poneys, nous enlevons le bâti qui les abrite. Les pauvres bêtes sont presque toutes dans un piteux état. Je ne sais pour quelle raison les chevaux blancs paraissent avoir mieux supporté la traversée que les autres. Après les terribles coups de roulis qu'ils ont éprouvés, tous semblent heureux de ne plus sentir le navire remuer. Plusieurs se sont écorché les flancs en se frottant contre les stalles. Zoulou est si mal en point que je le fais abattre. Il ne nous reste donc plus que huit chevaux ; nous devons nous estimer heureux d'être arrivés aux quartiers d'hiver sans en avoir perdu davantage.

Jusqu'ici les membres de l'Expédition sont restés indemnes de tout accident. Dans la matinée du 31, la chance nous abandonne. Tandis que l'on travaille à sortir les provisions du panneau arrière,

un crochet de la poulie se détache et va frapper Mackintosh à l'œil droit. Après un court évanouissement, il peut gagner seul la cabine du capitaine, où Marshall reconnaît de suite que l'œil est complètement perdu ; et avec l'aide des deux autres docteurs, il procède sans désemparer à son ablation. C'est pour nous une grande sécurité que nos chirurgiens soient d'habiles opérateurs. Mackintosh est profondément affecté par cet accident, non pas tant en raison de la perte d'un œil, que de la crainte d'être obligé de renoncer à l'Expédition. Il me supplie de le garder quand même avec nous. C'est seulement après que Marshall lui eut expliqué que son état nécessitait de grands soins s'il ne voulait pas devenir complètement aveugle, qu'il accepte sans murmurer sa mauvaise fortune. L'Expédition perdit en lui un collaborateur de premier ordre.

Pendant que nous sommes ainsi immobilisés par la glace, j'expédie un détachement à la pointe de la Hutte examiner l'état de la maison. Depuis cinq ans que l'expédition de la *Discovery* a quitté ces parages, cette construction est peut-être remplie de neige. Pour cette mission, je choisis Adams, Joyce et Wild. La distance à parcourir est de 16 milles.

Dans la matinée du 1er février l'escouade se met en route, munie d'abondantes provisions pour le cas où son retour serait retardé, et de pelles pour déblayer l'accès de la cabane. Ce sont les débuts d'Adams dans l'exploration polaire. Une marche de 15 à 16 milles, avec une bonne charge, sera pénible pour des hommes confinés à bord d'un navire depuis plus d'un mois. Néanmoins ils partent d'un pas allègre. Le professeur David et Cotton, ayant rencontré les voyageurs à deux ou trois milles du navire, les accompagnent un bout de chemin. A son retour, le professeur me raconte qu'il a laissé Adams cheminant sur de la glace fixe qui, l'année précédente, n'a évidemment pas subi de débâcle. Cette glace mesure une épaisseur de 1 m. 20 ; elle est par suite singulièrement plus solide que le bord du *champ* auquel nous nous sommes amarrés. C'est de la glace vieille d'un an, mais peut-être, dans l'intervalle, s'est-elle brisée et a-t-elle été ensuite recimentée.

La nuit dernière, nouvelle tentative, aussi infructueuse que la précédente, de forcer vers le sud à travers la glace qui couvre le *sound* Mc Murdo.

Après le départ d'Adams, l'automobile est débarqué sans encombre sur la banquise. Une fois le moteur en marche, la machine

démarre, en faisant entendre le ronflement familier au monde civilisé et qui aujourd'hui, pour la première fois résonne dans les déserts antarctiques.

La promenade est courte. Après un parcours d'une centaine de mètres, les roues s'enlizent dans la neige molle. Tous alors nous nous mettons à pousser et à tirer la machine et parvenons ainsi à lui faire traverser une fente de la glace. Au delà, l'auto repart, mais il est bientôt arrêté de nouveau par de la neige molle. Nous recommençons alors à haler la voiture, tandis que le moteur est mis en marche. En fin de compte nous réussissons à couvrir environ 800 mètres. A la suite de cet essai, les grandes espérances que j'avais fondées sur l'emploi de l'automobile dans notre expédition me semblent problématiques. Toutefois l'expérience n'a rien de définitif, les roues pour la circulation sur la neige n'ayant pas été placées, et le moteur n'étant pas encore complètement au point. L'allumage est obtenu sans la moindre difficulté, et la carburation se fait instantanément malgré une température de -9°, 4.

A 1 heure, nous abandonnons l'auto, pour revenir déjeuner à bord, tandis que les pingouins d'Adélie observent avec curiosité le monstre étrange qui vient d'apparaître devant leurs yeux.

Ne pouvant gagner la terre ferme en auto, nous ramenons dans l'après-midi la machine vers le navire, et la rembarquons. Presque sur tout le parcours, nous devons la haler ; ce n'est qu'à une centaine de mètres du bord que, la neige devenant plus ferme, elle peut marcher par ses propres moyens. Dire que le matin, j'avais songé à rejoindre en auto l'escouade partie pour la pointe de la Hutte. Cela aurait été amusant ; hélas ! ce n'était qu'un rêve.

Plus tard, nous appareillons pour aller examiner les approches de la côte ouest. A 4 milles du mouillage la glace nous arrête et nous oblige à revenir à notre point de départ.

Au dîner, nous dégustons un plat de mouettes Skua ; de l'avis général, il est excellent. Le procédé de capture de ces oiseaux est aussi simple que sûr, mais indigne d'un sportsman. Vous jetez sur la glace un hameçon attaché à une ligne. Quelques minutes après, un oiseau se jette sur l'appât et l'avale. On tire alors la corde et on ramène ainsi l'oiseau à bord. Ses camarades postés dans le voisinage, loin de se douter du danger qui menace leur congénère, croient qu'il leur dérobe un bon morceau et se précipitent sur lui pour lui faire

rendre gorge. Nous prîmes dix à douze mouettes, avant que la troupe se doutât du truc et manifestât la moindre méfiance.

L'après-midi, nous tuons également quelques phoques de Weddel. Le lendemain, nous en mangeons le foie et un gigot.

2 *février*. – Aucun changement dans l'état de la glace.

Aussi, dès que la reconnaissance envoyée à la pointe de la Hutte sera rentrée, nous occuperons-nous de choisir un emplacement pour les quartiers d'hiver sur la côte sud de l'île Ross.

Pendant l'après-midi, la brise se lève de l'est, et chasse sur nous des *champs* de glace qui viennent heurter la banquise fixe. Heureusement, le *Nimrod* a pu changer de mouillage à temps, et éviter ainsi une attaque dangereuse.

Le professeur David, parti le matin avec quatre compagnons pour l'île Inaccessible, s'est trouvé arrêté, tout près du but, par une nappe d'eau libre, large de 45 mètres environ, ouverte entre la glace et l'île. Il rapporte un oursin, que Murray réclame aussitôt pour ses collections.

Au cours de cette excursion, nos camarades ont reconnu à leur dépens que dans l'Antarctique, l'appréciation exacte des distances est très difficile et que les terres se trouvent toujours beaucoup plus loin quelles ne le paraissent.

Le 3 février, à 1 h. 30 du matin, Adams est de retour.

L'excursion a été pénible. Partis du bord à 10 heures du matin, ils ne sont arrivés à destination qu'à minuit moins un quart, après avoir cheminé pendant les deux derniers milles sur de la glace vive. Près de la pointe de la Hutte s'étendait un grand bassin d'eau libre ; en revanche, le mouillage, où la *Discovery* avait été emprisonnée, était recouverte d'une nappe de glace bleue. L'année précédente, la débâcle n'avait donc pas dû s'étendre jusque-là.

La maison ne renfermait que très peu de neige et de glace et se trouvait dans un remarquable état de conservation, après cinq ans d'abandon. La croix élevée en mémoire du matelot Vince était également intacte.

On découvrit dans la cabane des provisions laissées par la dernière expédition, notamment une boîte de thé restée ouverte. Malgré cette circonstance, le thé avait conservé tout son arôme et toute sa saveur, preuve de la sécheresse du climat antarctique.

Près de la pointe, la glace était fendue et crevassée. A cela près, elle avait, semble-t-il, le même aspect qu'à l'époque du départ de la *Discovery,* en février 1904.

Le lendemain, à 1 heure de l'après-midi, nos trois voyageurs battirent en retraite. Profitant d'un vent de sud, ils hissèrent sur leur traîneau une voile ; malgré ce secours, le retour fut très fatigant. Aussi grande est leur joie de se retrouver à bord.

Dans la matinée, la mer paraissant dégagée, nous nous rapprochons de l'île Inaccessible. Arrivés tout près, nous nous apercevons qu'elle est entourée par une grande masse de glace. Un sondage indique une profondeur de 544 mètres avec fond de cailloux volcaniques.

Vers 4 heures, nous *remettons en route* pour chercher autour du cap Barne un point de débarquement. A deux milles de cette pointe, à 6 heures du soir, un nouveau sondage donne 144 mètres, et, à 800 mètres plus loin, 80 mètres. Le plomb remonte couvert de spicules de spongiaires. Nous en concluons que cette région doit avoir une faune marine abondante et être par suite particulièrement intéressante pour les zoologistes.

Longeant la côte vers le nord, nous apercevons au fond de la baie une longue pente de neige douce montant jusqu'aux rochers du cap Royds. Cet endroit paraissant propice à l'établissement des quartiers d'hiver, vers 8 heures, avec Adams et Wild, je pousse du bord pour aller la reconnaître. Après dix minutes de nage et après avoir fait de nombreux sondages, nous abordons sur la glace fixe. Elle couvre entièrement la petite baie comprise entre le cap Barne et la pointe extrême du cap Royds, appelée plus tard la pointe du Mât-de-Pavillon. Près de cette dernière saillie, la glace s'est brisée en formant un petit dock. Nous y faisons entrer le canot, puis Adams et moi traversons une *crevasse de marée* [15] et suivons ensuite une pente douce, large d'environ 15 mètres pour arriver à des rochers découverts.

Des centaines de pingouins sont réunis sur la *bay-ice* et des centaines d'autres au sommet de la pente de neige. Une odeur fétide se dégage de cette assemblée d'oiseaux. Au-dessus d'elle tournoient ses ennemies naturelles : les rapaces mouettes Skua. Plusieurs de ces derniers volatiles ont des petits ; lorsque nous passons près de leurs nids, ils se jettent pour ainsi dire sur nous, en poussant des cris aigus.

Un rapide examen du terrain nous montre que le cap Royds constitue un excellent point de débarquement. Nous sondons ensuite la baie. Il y a 3 m. 80 près du rivage, et 38 mètres à une centaine de mètres au sud.

La reconnaissance terminée, nous retournons vers le *Nimrod*. Tout à coup un corps lourd sort de l'eau, frappe un rameur, puis s'abat lourdement au fond de la baleinière. Ce bolide d'un nouveau genre était un pingouin d'Adélie. Dans les idées des matelots, un tel incident est un présage de bon augure. Ces simples croient que les âmes des vieux marins passent, après leur mort, dans le corps des pingouins et des albatros. Cette légende n'empêche d'ailleurs pas les matelots de se délecter de la chair de ces oiseaux.

A 9 heures du soir, nous sommes à bord. Une heure plus tard, le *Nimrod* arrivait sur le bord de la *bay-ice*. Tout est paré pour le débarquement. Dès que le bateau est amarré, accompagné du professeur David, du capitaine England et du mécanicien, je vais à terre chercher un emplacement convenable pour notre maison.

Après quelques recherches, nous faisons choix d'un vallon protégé contre les vents de sud par une colline, et entouré d'affleurements rocheux. Le sol, relativement uni, est formé d'une couche de projections volcaniques ; de plus l'espace est suffisant pour élever, à côté de la maison, les magasins et l'écurie.

Le site de notre maison choisi, nous faisons un tour dans l'intérieur des terres et arrivons à un ancien campement du capitaine Scott. Abandonné, il y a cinq ans, il semble avoir été évacué la veille. La tente est encore debout, garnie des ustensiles de cuisine. Le vent ne doit pas souffler avec force dans ces parages ; autrement il y a beau temps que tout eût été emporté.

De là, nous apercevons une anse à l'intérieur de la baie dans laquelle le *Nimrod* est mouillé, et, un peu plus à l'est, une seconde échancrure qui forme actuellement la limite de la mer libre le long de cette côte.

Des phoques s'ébattent sur la glace. Nous aurons donc ici les moyens de nous ravitailler en viande fraîche.

Un lac situé en avant du vallon nous assurera une facile et abondante alimentation en eau douce. Tout est donc pour le mieux dans le meilleur des mondes antarctiques. Aussi bien, ma résolution est rapidement prise. C'est ici que nous nous installerons.

CHAPITRE VI

DEBARQUEMENT DU MATERIEL

DÉBARQUEMENT DE L'AUTO ET DES PONEYS. – CONSTRUCTION DU BARAQUEMENT – LE *NIMROD* OBLIGÉ DE PRENDRE LE LARGE. – DIFFICULTÉS DU DÉBARQUEMENT. – UNE JOURNÉE DE DIX-SEPT HEURES. – LES PONEYS À LA DÉRIVE SUR UN GLAÇON. – LES APPROVISIONNEMENTS EN DANGER. – LABORIEUX DÉBARQUEMENT DU CHARBON.

Aussitôt rentré à bord, je donne l'ordre de se préparer au débarquement. Dès lors commence une période de travail acharné, comme jamais, ni mes camarades ni moi n'en avons encore fournie. Sans le dévouement absolu et l'énergie inlassable de tous, jamais une pareille tâche n'aurait pu être accomplie. Jour et nuit, si l'on peut employer cette expression à cette époque de l'année où, ici, le soleil demeure constamment sur l'horizon, mes collaborateurs sont toujours prêts à n'importe quelle besogne, et dès qu'une difficulté se présente, tous unissent leurs efforts pour en triompher.

Nous commençons par débarquer l'auto et les poneys avant que la glace ne vienne à se disloquer. Si la débâcle se produisait, comment mettrions-nous à terre les chevaux ?

La profondeur est insuffisante pour permettre au navire d'arriver tout contre terre et, dans l'état d'énervement des bêtes, il est impossible de les amener en canot à la côte.

Le 3 février, à 10 h. 30 du soir, l'auto est déposé sur la banquise, puis hissé au sommet de la pente de neige. Après cela viennent les chiens, le canot de sauvetage, que nous devons garder avec nous, puis les pièces principales du baraquement. Il importe, en effet, que nous ayons un abri avant le départ du navire.

Pendant ce temps, le charpentier démolit les stalles des poneys parqués sur le pont. Les chevaux ne se trouvant plus maintenus commencent à ruer et à s'ébattre furieusement. Jusqu'à 3 heures du matin, nous débarquons le fourrage et le matériel. Après une légère collation, nous dormons ensuite trois heures.

A 6 heures, nous sommes de nouveau à l'ouvrage. Bientôt la brise devient très fraîche, accompagnée de neige. Drossé par le vent, le navire frappe rudement contre l'*icefoot* [16] et chasse à deux reprises.

Il est par suite nécessaire de changer le mouillage. Cette fois, le *Nimrod* va s'amarrer à la lisière de la banquise, à environ six milles dans le sud, près de l'endroit où il était ancré, il y a quelques jours. Après avoir soufflé très fort pendant toute la journée et une partie de la nuit, le vent mollit durant l'après-midi du 5 ; aussitôt le navire rejoint la baie.

Pendant notre absence, les chiens sont demeurés sans abri ni nourriture. Dès que le bateau est mouillé, Joyce leur porte une bonne soupe bouillante. Il est accueilli sur le rivage par Scamp et par Queenie qui ont réussi à se détacher. Les deux camarades ont commis d'épouvantables assassinats. Ils ont massacré plus d'une centaine de pingouins qu'une troupe nombreuse de mouettes Skua achèvent de dévorer. Queenie disparut par la suite. Probablement ce chien tomba à la mer.

Aussitôt de retour dans la baie, nous nous occupons de mettre les poneys à terre. L'opération ne sera pas facile avec ces animaux rétifs. Les plus grandes précautions sont prises pour nous garer de leurs ruades, comme pour les empêcher de se blesser eux-mêmes. Après avoir envisagé l'idée de les faire passer sur la glace au moyen d'une planche, nous décidons finalement de les débarquer à l'aide d'un box qui sera hissé sur un mât de charge. Le pont est couvert de cendres et toutes les saillies enveloppées de sacs et de foin pour éviter les chocs.

La manœuvre a un plein succès et bientôt un poney est débarqué. A lui appartient l'honneur d'avoir été le premier cheval qui ait foulé le continent antarctique. Plusieurs autres sont ensuite déposés sur la glace, sans aucune difficulté. Maintenant, c'est au tour du Grisi.

Cela va être amusant, car c'est le plus malin et le plus vigoureux de la troupe. Au prix d'une véritable lutte, il est amené dans le box, et pour l'y maintenir ensuite, il faut en barricader la porte avec une corde. Une fois la boîte enlevée par le palan, ce sont des ruades tellement violentes que la frêle construction menace de céder. Nous ne respirons que lorsque le poney est sorti du box. Sur la banquise les chevaux retrouvent leur élément, et de suite se mettent à gratter la neige, comme ils ont l'habitude de le faire l'hiver, dans leur lointain pays de Mandchourie, pour découvrir de l'herbe. Le 6 février, à 3h. 30 du matin, cette difficile opération est terminée.

Les poneys passèrent ensuite sans difficulté la crevasse engendrée sur le bord de la banquise par les marées et s'en allèrent chercher leur vie dans le vallon voisin.

Cette crevasse eut un rôle très important pendant le débarquement. Aussi bien, quelques explications à son sujet ne sont pas inutiles. Dans l'Antarctique comme dans l'Arctique, les oscillations de niveau déterminées par les marées engendrent une rupture entre la glace fixe au rivage et celle qui recouvre la mer. Lorsque les fonds marins présentent une pente douce, il y a souvent deux ou trois fentes parallèles. La glace située au delà de la dernière fissure du côté de la côte est toujours considérée comme faisant partie intégrante de la terre ferme, et constitue ce qu'on appelle l'*icefoot*. Ici, cela semble d'autant plus le cas que les sondages opérés à travers la crevasse de marée indiquent que l'*icefoot* repose sur le sol. Aussi bien, après avoir mûrement réfléchi, je décide de déposer les colis en dessous des rochers, sur ce qui me paraît être une pente de neige stable.

6 *février*. – Nous charroyons sur les traîneaux les approvisionnements et les matériaux de construction de la hutte.

La nuit précédente, les fermes de la maison ont été dressées et assujetties avec du ciment. Le roc se rencontrant à une faible profondeur en certains endroits, le creusement des fondations est très laborieux et nécessite l'emploi du pic et du marteau.

Maintenant que les chevaux sont débarqués, un détachement s'installe à terre pour les surveiller au cas où le navire serait obligé de prendre le large ; en même temps, il travaille à l'édification de nos quartiers. Cette escouade comprend Adams, Marston, Brocklehurst, Mackay et Murray. Pour l'abriter, deux tentes sont dressées près du chantier avec le matériel de campement nécessaire. Sous un prélart tendu sur des avirons, la cuisine est installée ; plus tard elle fut remplacée par une hutte de balles de foin.

Aujourd'hui, nous mettons à terre, d'abord du fourrage, puis du pétrole et des approvisionnements destinés aux travailleurs.

Afin de hâter le débarquement, matelots et membres de l'Expédition se partagent la besogne. Tandis que les premiers déchargent les colis du navire sur la glace et les chargent ensuite sur

des traîneaux, les seconds les amènent au rivage, aux prix de pénibles efforts. Du *Nimrod,* la crevasse de marée, la distance est de 800 mètres seulement, mais combien difficile : tantôt de la glace dure et rugueuse, tantôt de la neige molle. Au delà de la crevasse, il faut ensuite hisser les véhicules jusqu'au sommet de la pente. Après plusieurs va-et-vient, afin de ménager les forces de mes collaborateurs, je décide de laisser les charges en deçà de la fente. Plus tard, quand bon semblera, on pourra les amener plus haut.

Vers 2 heures de l'après-midi une fraîche brise de sud-est se lève et bientôt pousse le navire contre l'*icefoot*. Sa position devient aussitôt très dangereuse. Encore une fois il faut appareiller rapidement. Le vent *forçant,* nous allons nous amarrer à la banquise qui couvre le *sound* Mc Murdo, à six milles dans le sud. Pendant ce temps le travail continue à terre.

Vingt-quatre heures durant, le vent demeure très violent et le temps couvert. Le lendemain, à 10 heures du soir, lorsque nous pouvons rentrer dans la baie, quel n'est pas notre étonnement d'apprendre qu'ici, toute la journée d'hier, le temps a été très beau, à part une petite chute de neige, et que le vent n'a pas soufflé plus d'une heure. Nous avons perdu deux jours !

Pendant l'absence du navire, nos camarades demeurés aux quartiers d'hiver ont fait de bonne besogne. Non seulement ils ont amené sur le chantier les matériaux de construction, mais encore tous les ballots laissés sur la neige, près de la crevasse.

Jusqu'à 2 heures du matin, nous travaillons sans relâche, puis recommençons à 9 heures du matin.

La glace qui recouvre la baie commence à se désagréger ; d'heure en heure, la marche sur cette nappe et la traversée de la crevasse deviennent plus laborieuses.

L'après-midi, afin d'activer le transport, les poneys, maintenant remis des épreuves du voyage, sont attelés aux traîneaux. Encore fatigués par la traversée si accidentée de la Nouvelle-Zélande à l'Antarctique, nous nous sentons tous fourbus à la suite de cet excès de travail ; aussi vers minuit j'envoie mes camarades se reposer.

Le lendemain, nous nous remettons à l'ouvrage avec plus d'acharnement que jamais. Entre temps la glace est devenue très

fragile. Si, près de terre, la profondeur était suffisante pour le navire, la débâcle serait saluée avec joie. Mais les fonds sont seulement de 3 m. 60 et le *Nimrod* en cale 4 m. 20. Au moyen d'une ancre, nous essayons alors d'amarrer à l'*icefoot* un fragment déjà détaché de la banquise. Cela tient tant que la marée monte. Mais voici une autre affaire : de lourds morceaux de *pack,* hauts de 4 m. 60, entraînés par le flot dans notre mouillage pressent contre la *bay-ice.* Pour éviter leurs chocs, à plusieurs reprises, le navire doit manœuvrer. Un grand iceberg, élevé de 45 mètres environ, arrive du nord et vient échouer à un mille environ au sud du cap Royds. Bientôt, un second de même taille s'arrête près du premier. Tous deux se soudèrent ensuite et demeurèrent là tout l'hiver.

Après le déjeuner, le *champ* qui a été amarré à l'*icefoot* est entraîné par le jusant. Maintenant nous voici obligés de changer de débarcadère et d'aller déposer les caisses et les ballots sur un point de la côte situé à 300 mètres plus au nord.

Durant ces opérations, jour et nuit le montage de la maison se poursuit activement. Déjà les fermes sont dressées et solidement assemblées par des ferrures. Si une tempête se lève, nous n'aurons pas à redouter qu'elle renverse la construction.

Sur la partie de la banquise que nous avons à traverser pour atteindre le nouveau débarcadère, le transport des caisses est très pénible. Dans l'épaisse couche de neige qui la recouvre, les poneys enfoncent jusqu'aux genoux et les hommes pataugent profondément. Malgré cela, le travail est en bonne voie, lorsque soudain la situation devient grave. La crevasse de marée s'élargit progressivement et l'*icefoot,* sur lequel les approvisionnements sont déposés, menace de se rompre et de s'en aller en dérive !

Aussi, immédiatement, accourons-nous mettre en lieu sûr tout ce qui se trouve sur cet *icefoot.* Jusqu'à minuit, nous peinons comme des manœuvres.

11 février. – Dès six heures du matin, nous sommes debout.

Il faut d'abord s'occuper de sauver les approvisionnements déposés sur l'*icefoot,* près de la pointe Derrick, et qui sont particulièrement menacés. Une chèvre est installée sur le talus de la côte, haut de 15 mètres, et immédiatement nous commençons à hisser les colis.

Dix-sept heures de suite, de 8 heures du matin à 1 heure le lendemain, nous travaillons sans répit, avalant simplement de temps à autre un morceau.

Après cela, nous nous mettons en quête d'un nouveau débarcadère pour le reste de la cargaison. Précisément, un peu plus loin au nord s'ouvre une petite anse, la Back Door Bay (la baie de Derrière-la-Porte), terminée par une pente de neige douce aboutissant à des rochers. Ici, il est vrai, le trajet à effectuer sur la banquise est plus long qu'entre le *Nimrod* et la pointe Derrick.

Nous étions occupés à mettre à terre le charbon sur les bords de cette baie, lorsque quelques fentes de mauvaise apparence s'ouvrent à travers la glace. On jette par-dessus des planches et le va-et-vient continue activement.

A11 heures, Mackay conduisait vers terre un traîneau chargé, tiré par un poney, Armytage en attelait un second, tandis qu'un troisième attendait son tour, attaché au câble de l'ancre d'arrière. Soudain, sans aucun avertissement préalable, presque toute la banquise se disloque et commence à dériver lentement vers la mer. Immédiatement les matelots détachent le cheval au piquet et lui font franchir une première crevasse, pendant qu'Armytage met en sûreté le sien sur un glaçon solide. A ce moment, Mackay sortait de la Back Door Bay, avec un traîneau vide attelé, pour revenir chercher à bord un chargement. Nous lui crions de s'arrêter ; ne se rendant pas compte de la situation, et ne comprenant rien à nos avertissements, il poursuit sa route, tandis que la banquise continue à se désagréger très rapidement. Les hommes qui travaillent à la pointe Derrick poussent alors de tels hurlements, que Mackay finit par faire halte. Abandonnant son traîneau qui n'est pas menacé, il se précipite au secours des deux poneys en dérive. Sautant les crevasses qui s'ouvrent sous ses pas, il rejoint les chevaux. Leur glaçon est séparé, par une crevasse large de 4 m. 50, d'un gros bloc d'où il sera possible de gagner une plaque solide. Mackay veut essayer de faire sauter l'obstacle à Chinaman. Effrayé, le poney se défend ; pendant ce temps la crevasse s'élargit et la pauvre bête tombe à l'eau. Nous crûmes que c'en était fait du cheval. Heureusement Mackay n'a pas lâché la bride, et, aidé de plusieurs hommes accourus à son secours, il parvient à hisser Chinaman sur la glace. Quelques instants après, les deux *champs* se rejoignaient avec force. Si le poney avait été encore à l'eau, il eut été écrasé dans cet étau de glace.

Pour réchauffer le cheval qui tremble de tous ses membres, nous lui versons dans la bouche la moitié d'une bouteille d'eau-de-vie.

Le navire est alors amené, l'arrière tout contre le champ de glace mobile ; puis, la machine marchant à toute vitesse, il le pousse vers la nappe fixe au rivage, pour permettre aux poneys de regagner la côte. L'opération réussit et, bientôt, nous avons la satisfaction de voir hommes, chevaux et traîneaux atteindre le *plancher des vaches*. Après cette aventure instructive, nous n'exposerons plus les chevaux sur la banquise.

Vers 1 heure de l'après-midi, la plus grande partie de la glace ayant été entraînée vers l'ouest, le *Nimrod* est amarré à la nappe fixe qui couvre le fond de la baie Back Door.

Cette manœuvre à peine terminée, de nouvelles crevasses s'ouvrent ; un quart d'heure plus tard le navire est de nouveau à la dérive. Dans ces conditions, impossible de continuer le déchargement et, le reste de la journée, le vapeur demeure au large.

Pendant ce temps, l'équipe de terre met en sûreté les approvisionnements déposés sur l'*icefoot*. On a eu à peine le temps de remuer quelques colis que brusquement la situation s'aggrave. La crevasse de marée s'agrandit très rapidement. Si nous ne voulons pas perdre nos caisses, la plus grande diligence est nécessaire. A transporter ces pesants fardeaux, par un plein soleil, nous suons à grosses gouttes, mais il n'y a pas une seconde à perdre. Le salut de l'Expédition dépend de la promptitude avec laquelle ce travail sera effectué.

Enfin, après deux heures d'un labeur acharné, les caisses contenant les instruments scientifiques et la plus grande partie de la provision de fourrage qui avaient été débarquées ici, sont en sûreté. Juste au moment où le dernier ballot vient d'être déposé sur la terre ferme, un formidable craquement se fait entendre ; le pan de l'*icefoot* sur lequel les bagages se trouvaient quelques heures auparavant s'écroule en mer ! Sans l'effort qu'avec leur dévouement habituel mes collaborateurs viennent de produire, un désastre irréparable eut frappé l'Expédition. Faute d'instruments, nous n'aurions pu faire aucun travail scientifique, et, les fourrages perdus, nous n'eussions pu garder les chevaux qui nous ont permis de pousser notre longue randonnée vers le Pôle.

Nous redoublons ensuite d'activité pour achever d'amener sur la terre ferme les autres approvisionnements déposés un peu plus loin.

Bien qu'ici l'*icefoot,* encore en place, ne présente aucune crevasse, après ce qui vient de se passer, on ne saurait se fier à sa solidité.

Cette débâcle a eu un excellent résultat ; sous la menace du danger, le travail a été lestement mené, comme jamais il ne l'aurait été dans des circonstances ordinaires.

A sept heures du soir, lorsque le *Nimrod* se rapproche de terre, je signale au capitaine de nous envoyer du renfort, et, bientôt, tout l'équipage, à l'exception des hommes de la machine, arrive nous prêter main-forte. Grâce à ce concours, nous avançons vite. Pendant que la débâcle continue, tous les colis sont mis en sûreté sur la terre ferme.

Ensuite, avec les traîneaux, nous charroyons au fond de la baie Back Door les caisses les plus lourdes et les barils d'huile déposés au pied de la pointe Derrick. Nous faisons passer tous ces colis sur l'étroite banquette de glace collée contre le talus de la côte : un trajet singulièrement difficile !

Bref, le 13 février, à 1 heure du matin, tout est sauvé, sauf 1000 kilos de farine.

Les approvisionnements déjà débarqués sont suffisants pour assurer notre subsistance pendant un an au moins, et, à la pointe de la Hutte, l'expédition de la *Discovery* a laissé une grande quantité de biscuits qu'en cas de besoin nous pourrions utiliser ; aussi bien pour le moment nous contentons-nous de rouler les caisses de farine dans une grotte, au pied du rocher.

Comme je l'ai expliqué plus haut, tous les vivres sont contenus dans des caisses de dimensions et de poids uniformes, de 22 à 27 kilos chacune, afin que la manipulation en soit plus facile. Ces caisses, dites Venesta, faites de trois épaisseurs de bois assemblées au moyen d'un procédé breveté, sont très solides et en même temps très légères. De plus, pour une expédition polaire, elles présentent ce grand avantage de pouvoir, une fois vides, servir de bois d'œuvre pour fabriquer les objets les plus divers.

Le 13 février, à 1 heure du matin, l'équipage du *Nimrod* regagne son bord, et nous, nous prenons un repos bien gagné.

Il est plus de midi, lorsque nous nous réveillons. Nous avons bien fait de dormir, car aujourd'hui une grosse houle interdit tout débarquement. Quinze jours auparavant, elle nous eut été très utile en provoquant la débâcle de la partie méridionale du *sound* Mc Murdo ; aujourd'hui au contraire elle est une véritable calamité.

Cette agitation de la mer nous fait perdre un temps précieux et consommer inutilement du charbon en obligeant le vapeur à demeurer toujours sous pression.

De terre, à 4 heures du soir, je signale au capitaine de faire route vers la Langue du Glacier, dans le *sound* Mc Murdo, et d'établir là un dépôt.

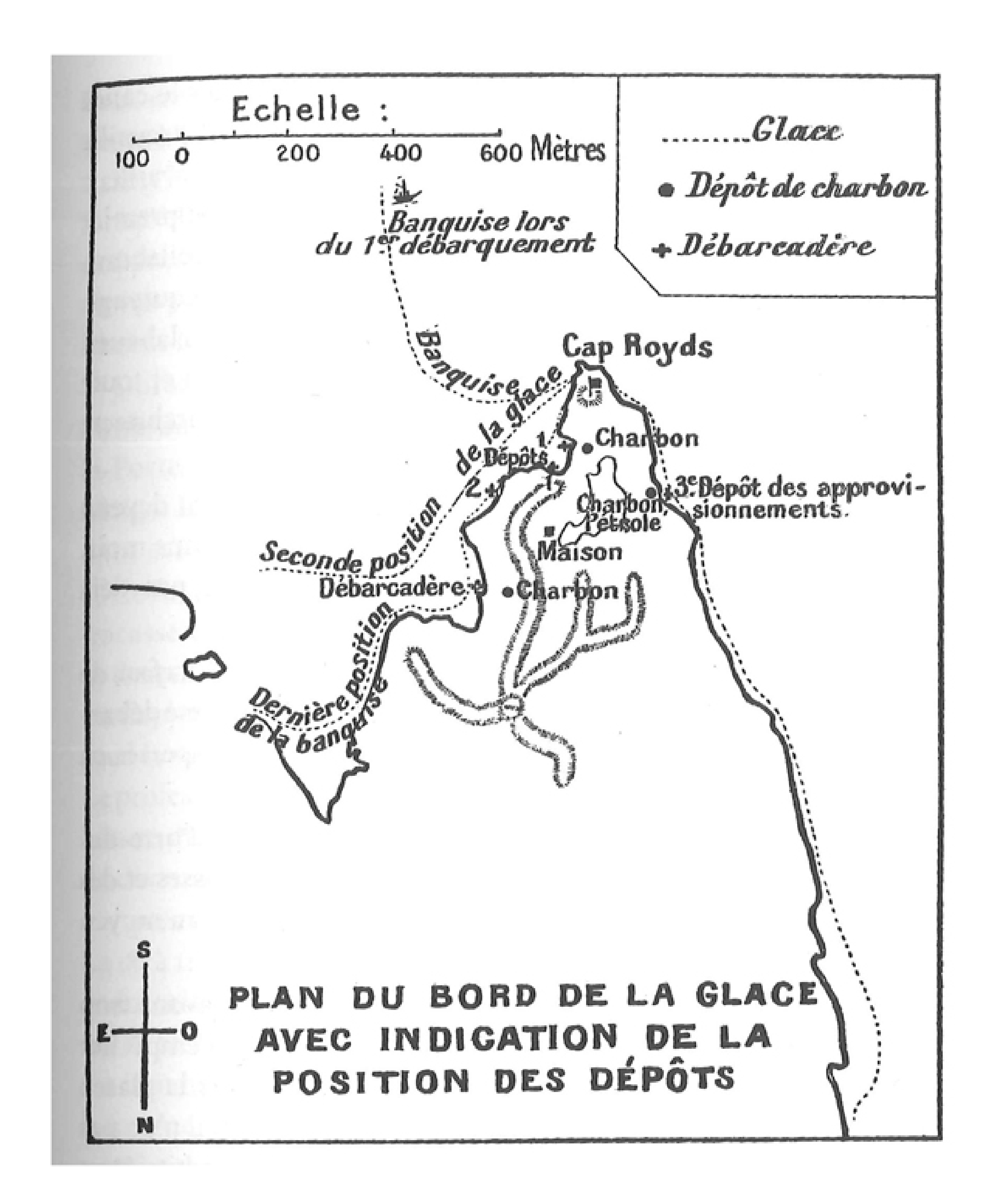
Cette *langue,* située à la base de l'Erebus, est un très curieux appareil glaciaire. Que l'on se figure une digue de glace, longue de 15 kilomètres environ, s'étendant est-ouest en travers du chenal, effilée à son extrémité sud et large d'environ 1800 mètres à son point d'attache. Elle est crevassée et flotte dans des eaux très profondes. Quelle est l'origine de cette masse de glace ? Je dois avouer mon ignorance à ce sujet. La Langue du Glacier, située à environ 8 milles de la pointe de la Hutte, convient à l'établissement d'un dépôt d'approvisionnements destinés à l'expédition vers le Pôle. Nous éviterons ainsi d'avoir à les amener jusque-là, lorsque nous partirons pour le raid projeté dans cette direction.

Un sondage exécuté près de la langue indique une profondeur de 286 mètres.

Le navire passa la nuit amarré à cette digue. La houle n'a pas exercé, sur la banquise du fond du *sound* Mc Murdo, une action aussi puissante que nous l'avions pensé. Elle a simplement disloqué une surface de quelques milles.

Au cap Royds, pendant ce voyage du *Nimrod,* nous travaillons à la maison. Avec quelques planches, des balles de foin et un prélart, nous installons un abri pour nous mettre à couvert jusqu'à ce qu'elle soit achevée.

Au fond de cette misérable case, sont installés les fourneaux. Wild qui en a assumé la direction jusqu'au débarquement de Roberts, notre cuisinier en chef, prépare là des plats délicieux pour des gens affamés. Sous ce toit de fortune, assis dans l'obscurité, armés de cuillers fabriquées avec de vieilles boîtes par l'ingénieux Day, nous attendons avec impatience un ragoût bien mijoté ou une appétissante poitrine de pingouin. Ensuite, mollement étendus, nous faisons la digestion en fumant un bon cigare. Malgré une température de 8°à 9°au-dessous de zéro, cette nouvelle existence nous semble fort agréable.



Le 14 et le 15, toujours cette maudite houle. Impossible de débarquer quoi que ce soit. C'est à désespérer.

Le 16, enfin, de grand matin, nous parvenons à mettre à terre, sur un petit *icefoot* au nord de la pointe du Mât de Pavillon, un certain nombre de caisses de fruits et du pétrole. La mer toujours très agitée rend l'opération difficile. Pendant que l'on hisse les colis, les canotiers restent parés à leurs avirons ; quand une vague arrive, ils

nagent en arrière de toutes leurs forces pour empêcher le canot de se briser contre la glace. Davis, le second du *Nimrod,* travaille comme un titan. C'est un Irlandais, fort et rouge, un travailleur infatigable, toujours de bonne humeur. Lui et Harbord, le premier lieutenant, un homme réservé et calme, sont de précieux collaborateurs. Ils sont d'ailleurs admirablement secondés par leur équipage. Quoique le voyage n'ait été qu'une longue suite de pénibles labeurs, officiers et matelots du *Nimrod* ont gardé tout leur entrain et toute leur force d'action. Dunlop, le premier mécanicien, est l'architecte de notre maison.

Cette houle est d'autant plus énervante que le temps est devenu très clair. Sous ces latitudes, février est d'ailleurs un mauvais mois. Encore devons-nous nous estimer heureux de n'avoir pas déjà éprouvé un véritable blizzard.

Le 17 février, la mer brise toujours avec force contre l'*icefoot* de Cliff Point ; aussi hissons-nous sur la côte les colis qui y ont été débarqués la veille. Les approvisionnements se trouvent ainsi dispersés en quatre endroits différents autour de la station.

La mer ne paraissant pas aussi forte dans la baie de la Porte-de-la-Façade (Front Door Bay), la baleinière y amène des caisses et des sacs de charbon que, du haut du talus côtier, nous halons au moyen de cordes.

Autour de nous, les pingouins sont nombreux. Nous avons trop à faire pour les regarder ; toutefois nous ne pouvons nous empêcher d'admirer leur agilité ; quelques-uns sautent de l'eau sur la glace : une hauteur de 3 m. 60, quatre fois leur taille ! Après cela, il n'y a pas lieu de s'étonner de la rapidité de mouvement que ces petits êtres déploient dans l'eau.

Au milieu des débris de *flœ* qui encombrent la baie, ce n'est pas un mince travail que d'ouvrir un passage au canot. Faisant entrer l'avant de l'embarcation dans une fente, avec les avirons en guise de gaffes les matelots repoussent les glaçons ; parfois, au lieu de céder, les blocs se rapprochent et coincent la baleinière. Heureusement, elle est solide. Devant l'*icefoot,* nouvelles difficultés et nouveaux dangers.

Pour empêcher que le canot ne soit brisé par la houle, un matelot se poste à l'avant, un autre à l'arrière, tenant chacun un câble, qu'ils halent lorsque la vague soulève l'embarcation et qu'ils filent ensuite lorsqu'elle se retire. Avec cela il faut empêcher le canot d'aller talonner sur un roc qui affleure dans le creux de la houle. Pendant

ces manœuvres, le reste de l'équipage et les hommes postés sur la rive hissent les caisses et les sacs de charbon.

Durant la journée, la glace devient impraticable dans la baie de la Porte-de-la-Façade ; en revanche elle s'éloigne de celle de Derrière-la-Porte. Aussi changeons-nous une fois de plus de débarcadère. Malgré la houle, on réussit à mettre à terre huit tonnes de charbon dans cette dernière baie.

Ce fut une dure besogne. A tout instant, le canot était exposé à être fracassé entre les glaces flottantes et l'*icefoot*. Les blocs montaient et descendaient sur le dos des lames, tantôt dressant leurs pointes menaçantes au-dessus de l'eau, tantôt, au contraire, disparaissant sous la vague : autant de récifs mobiles dont il fallait garer le canot. Le professeur David et Mawson faisaient partie de l'équipage ; douze heures durant ils travaillèrent comme des dockers, sans prendre plus de dix minutes de repos.

Après toute une nuit de labeur, les hommes sont à bout de forces. Le 18, à 11 heures du matin, lorsque je vais à bord, je trouve nos amis endormis dans les situations les plus singulières. Le second est affalé sur la table du carré, une cuiller dans la bouche, tandis que Cotton est étendu sur les marches de la chambre de la machine. Vaincus par la fatigue, tous, en rentrant à bord, étaient tombés de sommeil.

Afin de permettre aux hommes de prendre un peu de repos, le déchargement est suspendu jusqu'à 1 heure de l'après-midi.

Le navire appareillera pour la Nouvelle-Zélande, dès que son stock de charbon sera réduit à 92 tonnes.

D'après l'expérience de l'expédition de la *Discovery,* il serait imprudent de garder le *Nimrod* dans ces parages après la fin de février. A cette époque, la *jeune glace* commence à se former sur le *sound* Mc Murdo. Cette année, comme nous le vîmes ultérieurement, les circonstances furent toutes différentes. En 1908, un navire disposant d'une puissante machine aurait pu partir plus tard. Pendant l'hiver, suivant toute vraisemblance, de l'eau libre a persisté jusque dans le voisinage de notre station.

Vers 2 heures de l'après-midi, les instruments délicats et tous les bagages personnels sont envoyés à terre. Ensuite, on continue à débarquer du charbon dans la baie de la Porte-de-la-Façade qui est de nouveau dégagée.

Pendant tous ces pénibles travaux, le mécanicien et le charpentier, aidés d'une équipe, achèvent la construction de la maison.


S
E
O
N

CHAPTIRE VII

UN BLIZZAR – LE DEPART DU *NIMROD*

LE *NIMROD* ENVAHI PAR LA GLACE. – VINGT-CINQ DEGRÉS EN DESSOUS DE ZÉRO EN ÉTÉ – NOS APPROVISIONNEMENTS ENFOUIS SOUS 1M. 80 DE GLACE. – SEULS SUR LE CONTINENT ANTARCTIQUE. – EXTRACTION DES APPROVISIONNEMENTS ENFOUIS SOUS LA GLACE. – PROVISION DE VIANDE FRAÎCHE POUR L'HIVER.

18 *février*. – Vers 5 heures, la neige commence à tomber, accompagnée d'une légère brise de nord. Durant les grains, le temps se couvre complètement et le vapeur disparaît derrière les tourbillons. Aussi je donne l'ordre aux canotiers qui transbordent le charbon d'attendre toujours une éclaircie avant de pousser du navire.

A 6 heures, tandis que la baleinière prend à bord un nouveau chargement, tout à coup la brise vire au sud-est, en fraîchissant très rapidement. Au plus vite, on hisse l'embarcation sur les pistolets et le *Nimrod* s'éloigne de la côte, en traversant plusieurs grosses masses de glace. Au passage, l'hélice heurte un de ces blocs, heureusement sans dommage. Une demi-heure plus tard éclate un furieux *blizzard,* poussant un effroyable chasse-neige. Dans toutes les directions, la terre est complètement masquée.

Le *Nimrod* fait aussitôt route au sud, vers la glace fixe. Mais contre ce vent furieux et une mer très haute et très courte, il n'avance guère. Pour économiser le charbon, je fais prendre la cape sous vapeur, sachant bien toutefois que nous dérivons dans le nord.

Toute la nuit, la tempête fait rage. Pendant les grains, la vitesse du vent atteint 160 kilomètres à l'heure. Les crêtes des lames, coupées par la brise, retombent sur le pont et sur le gréement en une pluie d'embruns qui se congèlent immédiatement ; en même temps, l'étrave et les flancs du navire sont ceinturés d'une épaisse couche de glace. Bientôt, à leur tour, les caisses et les traîneaux qui se trouvent sur le pont sont enveloppés d'une gangue solide.

La température tombe à -17°, 8. Si intense est le froid que l'officier de quart, après s'être servi de son sifflet pour donner des ordres, a toutes les peines du monde à le décoller de ses lèvres.

19 *février*. – A 8 heures, le vent est encore plus terrible que la veille. Dans la matinée, le thermomètre marque – 26°, 8 et se maintient ensuite à – 24°, 4.

Bien qu'agité de mouvements violents et saccadés, le *Nimrod* est relativement stable, étant donnés l'état de la mer et son arrimage incomplet. Cette assiette est due pour une part à ce qu'il y a quelques jours, les mâts de perroquet ont été dépassés.

Dans les bonds du navire, le gouvernail sort de l'eau à chaque instant, et reçoit ensuite le choc des vagues qu'il transmet à la roue. Tellement violentes sont ces secousses qu'elles renversent le timonier. Pour éviter le retour de cet incident, deux hommes sont placés à la barre. Un moment, une accalmie se produit et les lames battent moins rudement le gouvernail. Alors nous avons à faire face à une autre difficulté. Le puits, n'étant plus aussi fréquemment rincé, se remplit de glace ; par suite, il devient impossible de faire tourner la barre. Pour la dégager, un homme s'arme alors d'un long croc en fer et gratte les dépôts qui se forment autour du gouvernail.

Aucune vue au delà d'un rayon de quelques mètres. Tout à coup, à travers les tourbillons de neige, on distingue sous le vent un énorme iceberg arrivant droit sur nous ; par bonheur, le gouvernail est paré à manœuvrer et le choc fatal peut être évité.

L'ouragan dura quatre jours.

De temps à autre, une éclaircie permet d'apercevoir à droite et à gauche des bouts de côte, mais, leurs sommets demeurant cachés par les nuages, nous ne pouvons repérer notre position.

Le 21, vers minuit, tandis que le navire abat, une énorme lame déferle sur lui. Tous les dalots sont obstrués par de la glace ; l'eau, ne trouvant plus d'issue pour s'écouler, commence à geler sur le pont déjà couvert d'une couche de glace de plus de 0 m. 30. Une telle surcharge menace de transformer le *Nimrod* en une *baille* flottante. Les manœuvres qu'entoure une gaine de glace formée par la congélation de l'embrun, seraient alors toutes confondues en un même bloc solide. Pour nous débarrasser de cette eau, une mesure énergique s'impose, et, à coups de hache, nous lui ouvrons des issues à travers le bastingage.

La température est d'une vingtaine de degrés en dessous de zéro. Pendant cette nuit, aux approches de la côte est de l'île Ross, la surface de l'eau est couverte d'une pellicule d'un jaune brun, provenant des masses énormes de neige que le vent a enlevées sur les montagnes et qu'il a jetées à la mer. Dans une certaine mesure, cette pellicule empêche les lames de briser. Sans cette protection inattendue, l'embarcation de tribord aurait été enlevée.

Il est difficile de comprendre comment la mer peut devenir aussi haute dans un golfe relativement étroit comme le *sound* Mc Murdo. La brise est aussi forte que lors des tempêtes qui nous ont assaillis après le départ de la Nouvelle-Zélande ; toutefois, les vagues n'atteignent pas d'aussi grandes dimensions que celles de l'océan Austral, qui ont toute la rondeur terrestre pour se former.

A 2 heures du matin, le ciel s'éclaire. Quoique le vent soit toujours fort et souffle par rafales, sa violence paraît cependant épuisée.

En dépit de nos efforts pour nous maintenir en place, la tempête et le courant nous ont fait dériver à plus de 30 milles dans le nord. Dès que la mer tombe, nous revenons dans le sud et bientôt je débarque au cap Royds.

J'éprouve un véritable soulagement en apercevant la maison encore debout. Si la baraque est solide, en revanche elle n'est guère chaude. Bien que le poêle ait brûlé nuit et jour, il n'a pas donné la moindre chaleur. La construction est, il est vrai, inachevée ; le plancher n'est encore recouvert d'aucun tapis et les fenêtres sont simplement fermées par des masques. La défectuosité du poêle peut entraîner des conséquences singulièrement graves ; de cet appareil dépend, en effet, non pas seulement notre confort, mais notre existence même. Pendant la tempête, la cabane avait tremblé de la base au faîte ; si elle n'avait été dans une situation protégée, elle aurait été mise en pièces.

Au débarcadère principal, les effets du blizzard ont été terribles.

Plus trace de nos colis. Tout d'abord nous croyons caisses, ballots et charbon simplement ensevelis sous des amas de neige. Toute différente est la situation. Sous la poussée de l'ouragan qui fouettait en plein cette partie de la côte, des nappes d'embrun ont été jetées à plus de 400 mètres dans l'intérieur, et, en retombant, se sont congelées sur nos bagages.

Les approvisionnements se trouvent ainsi enfouis sous une carapace de glace, épaisse de 1 m. 50 à 1 m. 80. Peut-être, pour

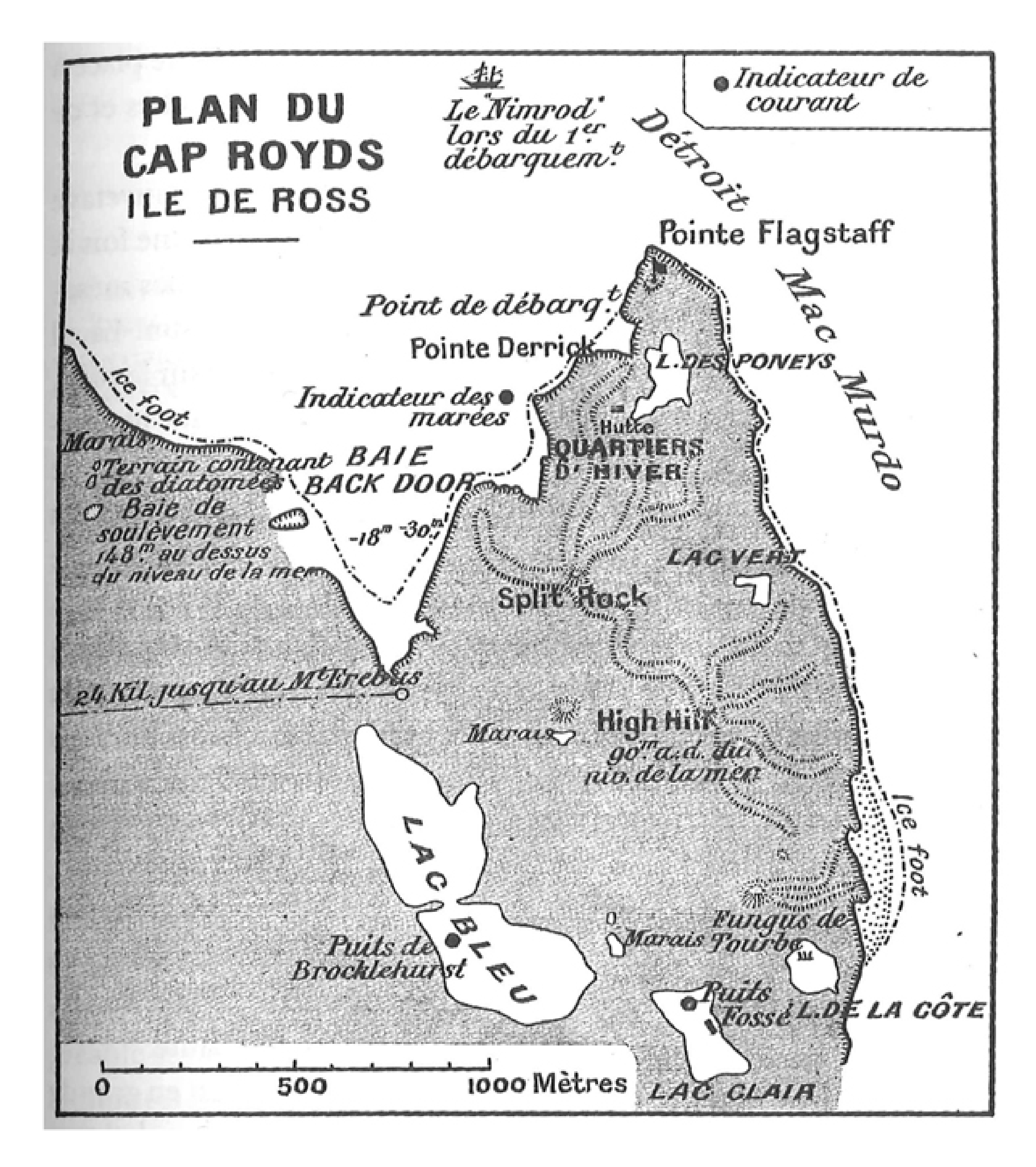
dégager le dépôt de cette gangue, des semaines de travail seront-elles nécessaires ? Peut-être aussi l'eau salée a-t-elle détérioré les fourrages et le contenu des caisses qui ne sont pas étanches ? Notre charbon est également recouvert d'une couche de glace. Ici cet accident a eu d'heureux résultats ; grâce à l'enveloppe qui enferme le combustible, le vent n'a pu emporter le menu. Plus tard nous extrairons les approvisionnements de ce toit cristallin ; pour le moment il importe avant tout de débarquer le reste de la provision de charbon, afin que le *Nimrod* puisse reprendre la mer vers la Nouvelle-Zélande. Grâce au dévouement de tous, cette opération est terminée le 22, vers 10 heures du soir.

Notre stock de charbon, réduit par la consommation du *Nimrod* pendant les allées et venues des dernières semaines, n'est que de 18 tonnes environ. La plus stricte économie sera donc nécessaire.

Au dernier canot nous confions nos lettres, et, à 10 heures du soir, nous voyons le *Nimrod* virer vers le nord. Poussé par un bon vent, il s'éloigne rapidement…

Les derniers liens qui nous rattachent au monde civilisé se trouvent définitivement rompus. Devant cette réalité, un instant, nous nous sentons le cœur serré. L'été prochain, nous recevrons des nouvelles ; mais jusque-là, combien rude et périlleuse sera la tâche que nous nous sommes imposée. Mais nous n'avons pas de temps à perdre en vaines réflexions.

Le navire parti, nous commençons par prendre une bonne nuit de repos. Le lendemain matin, nous nous mettons à dégager les approvisionnements de leur gangue de glace, puis les transportons près de nos quartiers d'hiver. Il est nécessaire que nous ayons tout à proximité, pour pouvoir prendre ce dont nous aurons besoin ; de plus, les caisses serviront à doubler les murs de l'habitation, afin de nous protéger contre le vent et le froid.



Le dégagement des colis exigea l’emploi du pic et de la barre. Ce conglomérat de caisses et de glace ressemblait à un gâteau aux amandes et l’extraction des caisses présentait autant de difficultés que si l’on eût voulu isoler les amandes de la pâte qui constitue cette pièce de pâtisserie. Quelquefois, en retirant un colis, on avait la chance de pouvoir sortir ensuite assez facilement un autre placé à côté ; le plus souvent, ce n’était qu’à coups répétés de pioches et de masses que l’on arrivait à un résultat.

Brocklehurst, grand amateur de chocolat, s'attaqua au sauvetage d'une boîte contenant, croyait-il, cette excellente denrée. Une fois la caisse sortie de la glace, afin de la mettre à l'abri de nouvelles mésaventures, notre camarade l'emporte lui-même à la maison. Là, il rencontre le professeur David qui, au premier regard jeté sur le colis, reconnaît une de ses caisses d'instruments scientifiques, que jusque-là il avait cherchée en vain. A la vue de ses instruments, le savant ne se tient pas de joie. La satisfaction de Brocklehurst est moindre. La pensée d'avoir contribué au sauvetage du matériel scientifique ne le dédommage pas de sa déconvenue.

Quatre jours d'un dur labeur furent nécessaires pour extraire la majeure partie des approvisionnements débarqués à la baie de la Porte-de-la-Façade, et ensuite pour les mettre en sûreté auprès de l'habitation.

Dix jours après le départ du navire, tout notre matériel, jusque-là épars en divers dépôts sur la côte, est rassemblé autour de la station, sauf le charbon. Entre temps, nous avons abattu une centaine de pingouins et les avons enterrés sous un amas de neige. Avec les moutons que nous ont donnés les fermiers de la Nouvelle-Zélande, notre provision en viande fraîche pour l'hiver est suffisante.

Finalement, le 28 février, l'organisation des quartiers est en grande partie achevée et nous pouvons commencer l'exploration de leurs environs immédiats.



CHAPITRE VIII

AUTOUR DES QUARTIERS D'HIVER

LES ENVIRONS DE NOTRE HABITATION. – BUTS DE PROMENADES EN HIVER. – EXCELLENTE SITUATION DE LA STATION AU POINT DE VUE DES RECHERCHES SCIENTIFIQUES. – LES LACS DU CAP ROYDS. – ACHÈVEMENT DU BARAQUEMENT. – CONSTRUCTION D'UNE ÉCURIE ET DE DIVERS ABRIS. – ACTION DE TRANSPORT EXERCÉE PAR UN BLIZZARD.

De la porte de notre habitation ouverte vers le nord-ouest, on embrasse un superbe panorama sur le *sound* Mc Murdo et les chaînes de l'Ouest. Tout près, en face de soi, on découvre deux petits lacs, le lac du Poney, et, à gauche, le *Green Park* (Parc vert). Avant la nuit hivernale, cette dernière nappe est le terrain favori des parties de hockey et de football ; pendant la période d'obscurité, elle devint le but de promenade des chevaux. Six fois, aller et retour, nous traversions le Green Park, ce qui faisait une marche de 1 600 mètres. A gauche de ce bassin, une pente douce conduit entre deux rochers à la baie du Cheval Mort *(Dead Horse bay)*. De l'autre côté de ce vallon se trouve la *rookery* des pingouins. Tant que la température demeura relativement élevée, c'est-à-dire jusqu'en avril, une odeur fort désagréable se dégageait de ce sol couvert de guano. Tournant l'angle de la maison on a l'*Erebus* juste devant soi. Si le sommet est éloigné de 24 kilomètres des quartiers d'hiver, les premières pentes commencent à 1200 mètres de l'habitation. De l'est au sud-ouest, la vue est fermée par le relief terminant la vallée où est située la maison. De ces hauteurs, le regard embrasse au sud-est la baie terminée par le cap Barne. A droite se trouve la Pointe du Mât de Pavillon, et à, gauche, l'entrée de la baie et les pentes de l'Erebus.

Nombre de sites voisins de notre station, qui se trouvent indiqués sur la carte jointe à cette relation, devinrent le but préféré de nos promenades. Ainsi, afin de prendre un peu d'exercice, lorsque l'incertitude du temps interdisait une longue sortie, ou lorsque le jour ne fut plus qu'une vague lueur crépusculaire, nous allions à la

plage de sable située à 1600 mètres au sud-ouest de la cabane. A de fréquentes reprises, nous exerçâmes les poneys sur ce terrain ; comme ils pouvaient s'y rouler, il leur plaisait particulièrement. Cette plage est formée de sables volcaniques noirs enlevés par la brise aux collines voisines ; la glace qui s'y empila plus tard sous la poussée du *pack* fut également recouverte de ces particules minérales.

La ligne de côtes, depuis la pointe du Mât de Pavillon jusqu'à la baie du Fer à Cheval, sur le revers nord du cap Royds, est très découpée. Dans ce secteur, tantôt des falaises de glace, tantôt des massifs rocheux avancent en mer, alternant avec de petites plages de sable volcanique.

Le panorama qui se découvrait de notre habitation prit des proportions grandioses à la lumière de la lune, pendant la nuit hivernale. Des ombres fantastiques faisaient alors paraître les montagnes plus hautes et les vallées plus profondes ; sous cet éclairage, la région revêtait un aspect enchanteur qu'elle était loin de posséder à la lumière du jour.

Quoiqu'aucun des pitons volcaniques qui dominent la station ne dépasse l'altitude de 90 mètres, le paysage est, en somme, très pittoresque. D'autre part, au point de vue des recherches scientifiques, la région offre un très grand intérêt.

La plus grande des nappes d'eau, voisines de nos quartiers, est située à 800 mètres au nord-est de la maison. C'est le lac Bleu, ainsi nommé en raison de la couleur de la glace qui le recouvre.

Au nord, se trouve le lac Clair, le plus profond de ces parages. A gauche, en regardant également au nord, on rencontre le lac de la Côte, situé près du rivage, comme son nom l'indique ; à notre arrivée il était peuplé de centaines de mouettes Skua. Entre ce bassin et notre hutte, en suivant le bord de la mer, on arrive au lac Vert. Dans tous ces bassins, les spécialistes firent des récoltes ou des observations intéressantes.

Le lac Bleu est entouré de pentes douces très favorables à la pratique du ski. Une fois notre installation achevée, plusieurs d'entre nous s'amusèrent à glisser sur ces déclivités.

Au nord du lac Clair, sur une longueur de plus de 1600 mètres, s'élèvent des monticules volcaniques, séparés par des vallées plus ou moins remplies d'amas de neige. Au delà, on atteint la baie du Fer à Cheval, à 6 km. 4 de l'habitation.

Dix jours après le débarquement, nous avions achevé le gros œuvre du baraquement, mais il nous fallut un mois de travail pour le rendre confortable et agréable. Nous y étions singulièrement à l'étroit ; l'inconvénient était compensé par cet important avantage qu'une petite maison est plus chaude qu'une grande.

Au point de vue de la défense contre le froid, la partie faible de l'habitation était le plancher formé de minces lattes, d'autant que, à l'angle nord-ouest, il se trouvait surélevé de 1 m. 20 au-dessus de ce sol. Pour empêcher le vent de pénétrer par ce vide dans notre abri, le long des faces sud-est et sud, particulièrement exposées aux tempêtes, un mur fut élevé avec les caisses de provisions. Le soubassement en était composé de boîtes remplies de sable sur lesquelles furent entassées d'autres, encore pleines de conserves jusqu'à une hauteur de 1 m. 80 à 2 m. 20.

De chaque côté de la porte deux constructions sont ensuite édifiées ; l'une, faite de boîtes de biscuit, est un magasin pour Wild, le commissaire aux vivres ; l'autre, destinée tout d'abord à servir de cabinet de physique et de chimie, devint tout simplement une resserre. Cette dernière pièce présente, en effet, le très grave inconvénient d'être aussi froide que le dehors. Par suite, chaque fois que l'on ouvre la porte de l'habitation, un courant d'air chaud pénètre dans le laboratoire, et, quelques instants après, tous les objets qu'il contient sont recouverts de magnifiques cristaux de glace engendrés par la condensation de l'humidité que renferme cet air chaud.

Le long de la muraille, à l'abri du vent, nous installons l'écurie. Nos poneys ayant souffert du blizzard du 18 février, un abri fut construit pour eux au moyen de caisses et de balles de fourrages, le tout recouvert d'un prélart.

La première nuit que les poneys passèrent casernes, le bruit de leurs ébats nous empêcha de dormir. Plusieurs réussirent à se détacher et retournèrent dans leur vallée. Puis, Grisi, le plus malin de la bande, passa sa tête au travers d'une croisée.

Dès que la brise se leva un peu fraîche, le toit de l'écurie fut menacé. Pour assurer sa stabilité, on plaça dessus tous les traîneaux dont nous ne nous servions pas, et, on les amarra solidement ensemble par un câble tendu d'un bout à l'autre de la baraque. Une fois le toit recouvert de neige, tout danger de le voir s'envoler disparut.

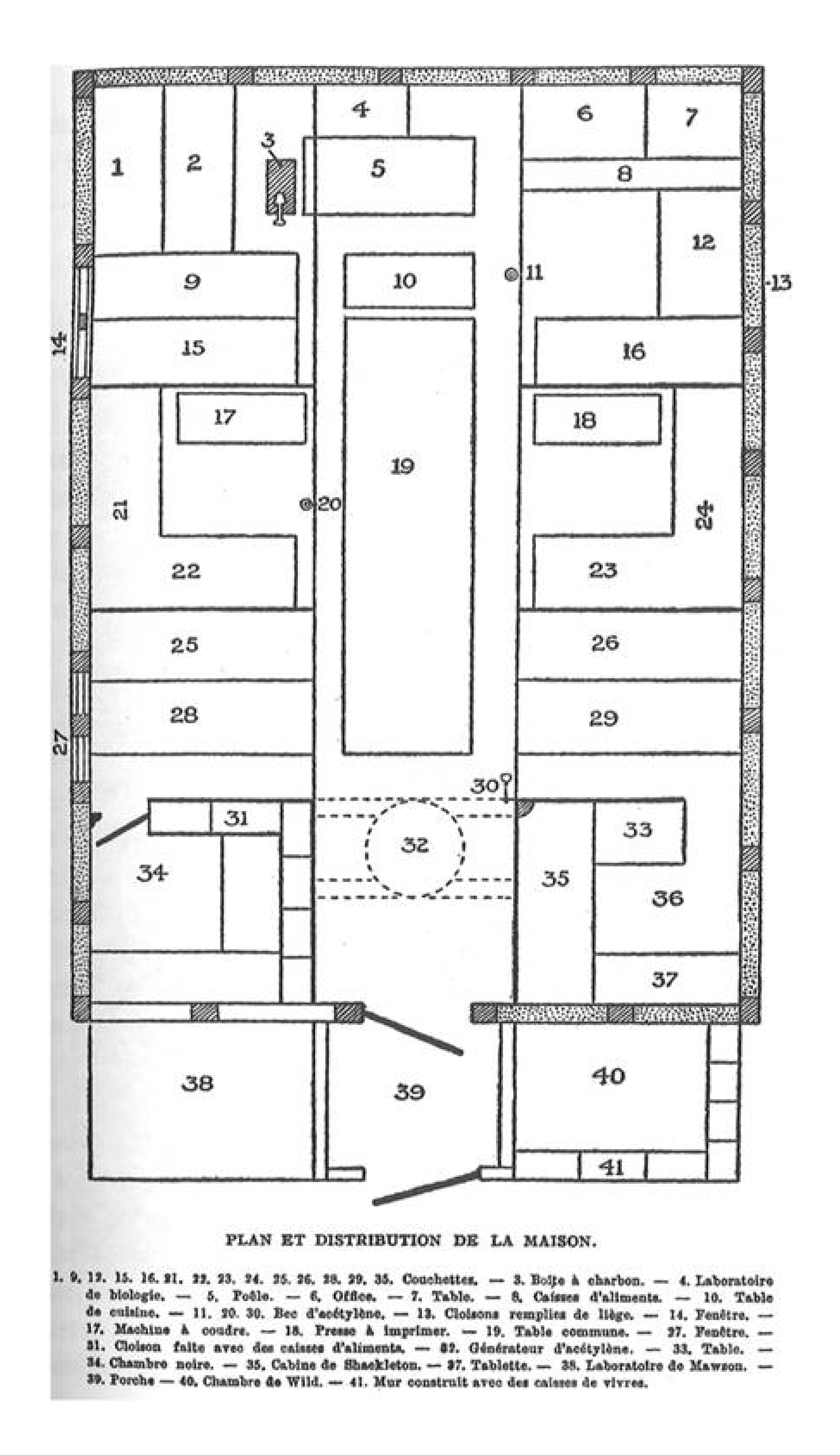
Plus tard, de nouvelles constructions furent ajoutées, tels des chenils pour les chiennes en gésine et un abri entièrement formé de caisses et toiture de hamacs cousus ensemble, destiné à servir de dépôt pour les outils, d'atelier de bottier et en même temps de magasin. Le premier violent blizzard balaya cette hutte comme un château de cartes ; la toiture fut enlevée et les murs enfoncés. Le beau temps revenu, une expédition dut être organisée pour aller à la recherche de tous les objets que le vent avait emportés. Une botte en feutre, pesant plus de 1400 grammes, fut retrouvée à 1200 mètres de la caisse dans laquelle elle était enfermée. Cette distance, elle l'avait parcourue, emportée par la tempête à travers l'espace, comme l'indiquait l'absence d'écorchures sur le cuir.

La cheminée, formée d'un tuyau de fonte et coiffée d'un capuchon, dépassait 0 m. 60 à 0 m. 90 le toit, et, était assujettie par de nombreuses chaînes, afin de résister aux ouragans, de quelque côté qu'ils vinssent.

L'observatoire météorologique fut placé au vent de la maison, à 6 mètres au-dessus d'elle et à 12 mètres au-dessus de la mer.

La lecture régulière des instruments commença le 22 mars.

Les fondations de l'abri thermométrique consistaient en une lourde caisse de bois coincée dans le roc, aux trois quarts remplie de blocs et entourée de pierres et de sable que l'on aggloméra en y versant de l'eau. De chaque côté de cette caisse, furent fixés les montants de la cage au moyen d'écrous.

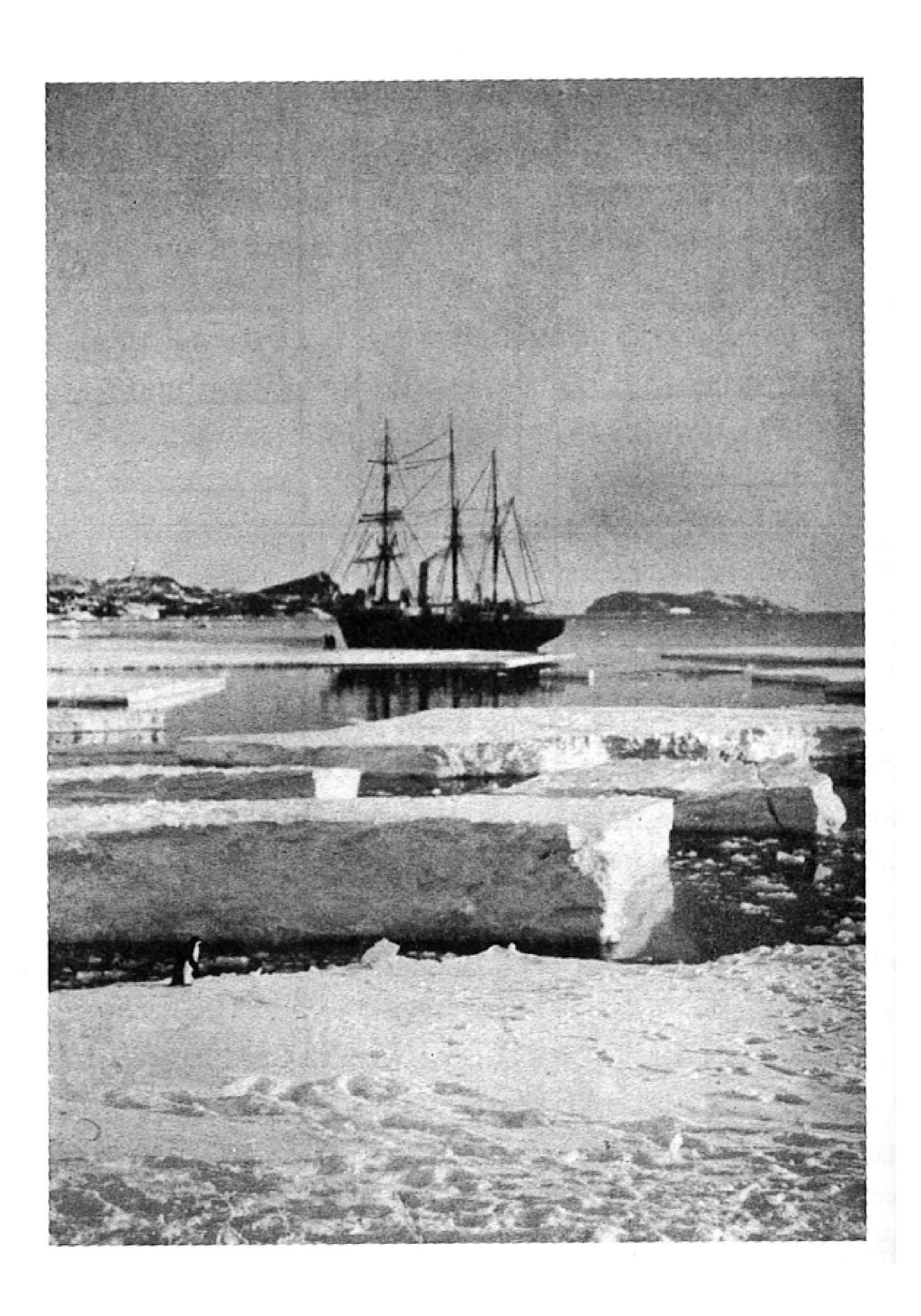


PLAN ET DISTRIBUTION DE LA MAISON.

1. 2, 12. 15. 16. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 28. 29. 35. Couchettes. — 3. Boite à charbon. — 4. Laboratoire de biologie. — 5. Poêle. — 6. Office. — 7. Table. — 8. Caisses d'aliments. — 10. Table de cuisine. — 11. 20. 30. Bec d'acétylène. — 13. Cloisons remplies de liège. — 14. Fenêtre. — 17. Machine à coudre. — 18. Presse à imprimer. — 19. Table commune. — 27. Fenêtre. — 31. Cloison faite avec des caisses d'aliments. — 32. Générateur d'acétylène. — 33. Table. — 34. Chambre noire. — 35. Cabine de Shackleton. — 37. Tablette. — 38. Laboratoire de Mawson. — 39. Porche — 40. Chambre de Wild. — 41. Mur construit avec des caisses de vivres.

Les observations avaient lieu jour et nuit, toutes les deux heures, et par tous les temps. Entre la cabane et l'abri, une corde fut tendue

sur des piquets cimentés au sol au moyen de glace. Grâce à ce fil d'Ariane, par la brume la plus épaisse comme par le chasse-neige le plus dense, l'observateur était assuré de trouver son chemin.



CHAPITRE IX

LE DEBUT DE L'HIVERNAGE

AMÉNAGEMENT DU BARAQUEMENT. – INSTALLATION D'UNE CHAMBRE NOIRE. – ECLAIRAGE ET CHAUFFAGE. – LES LOGEMENTS. – EFFETS DES BLIZZARDS SUR LA MAISON.

L'aménagement de l'habitation fut mené rondement. Notre intérieur n'a plus alors l'aspect frustre du début. Mon premier soin est de réserver à chacun son petit coin particulier dans lequel il sera chez lui. Pour cela, la baraque est divisée en compartiments longs de 2 m. 05 et profonds de 2 m. 10. Sept seront occupés par deux habitants ; un huitième, plus petit, me sera réservé.

Une chambre noire est installée dans le coin gauche, derrière un mur de caisses de fruits en bouteilles. Ces boîtes, qui doivent être gardées à l'intérieur pour empêcher leur contenu de geler, ont été placées de telle sorte qu'elles puissent être ouvertes de l'extérieur et qu'il soit permis d'enlever les bocaux qu'elles renferment, sans démolir la construction. Ces caisses, une fois vides, doivent servir d'armoires pour le matériel de réserve ; les *cabines* se trouveront désencombrées d'autant. A l'intérieur, la chambre noire est doublée de feutre. Mawson y installe des planches, des tablettes, etc. Le résultat final est aussi satisfaisant que possible dans les circonstances où nous sommes.

En face le laboratoire photographique, de l'autre côté de la porte d'entrée, se trouve ma chambre, large de 1 m. 80, longue et haute de 2 m. 10, tapissée intérieurement de toile à voile. Mon lit est installé sur des caisses de fruits qui, une fois vides, deviendront des armoires. Dans mon réduit se trouvent la plus grande partie de la bibliothèque, les chronomètres, les compteurs, le barographe et le thermomètre enregistreur. Il y a tout juste place pour une table ; avec ce meuble, ma cabine est très confortable et je m'y trouve fort bien.

Au-dessus de moi sont placés ceux des instruments scientifiques qui sont inutiles pour le moment, tels que les thédolites,

thermomètres de réserve, cercles d'inclinaison, etc. Sous ce poids, le plafond s'affaisse et menace de s'effondrer ; de ce danger je ne prends nul souci, et avec raison, car aucun accident ne se produit. Sur le plafond de la chambre noire sont entassés le matériel photographique et la provision de vin.

Le générateur d'acétylène se trouve placé sur une plateforme entre ma chambre et le laboratoire photographique. Quatre lampes, dont une portative dans ma cabine, répandent dans la maison une vive clarté. Grâce à cette installation, nous jouissons, sous le rapport de l'éclairage, du maximum de confort que l'on ait encore obtenu dans un hivernage polaire. Cette magnifique lumière contribua à rendre agréable le séjour dans la maison. La présence du générateur dans l'habitation présente toutefois un inconvénient. Lorsqu'on recharge les réservoirs de carbure, il se dégage une odeur insupportable ; nous nous y habituâmes, cependant, mais chaque fois c'était un concert de malédictions sur le mécanicien Day. L'appareil fonctionna parfaitement durant tout l'hiver.

Les cabines sont séparées par des toiles à voile fixées à des câbles tendus en travers de l'habitation et fermées par des portières. Grâce à cet aménagement les membres de notre petite communauté peuvent s'isoler complètement, chez eux. Chaque cabine a son cachet particulier ; aussi bien me paraît-il intéressant de donner une description rapide des diverses chambres.

La cabine d'Adams et de Marshall, la plus rapprochée de la mienne, est remarquablement propre et rangée ; pour cette raison elle est surnommée « n° 1 Park Lane ». En entrant, le regard est attiré par des étagères garnies de petits rideaux de gaze que soutiennent des faveurs bleues. Les titres des livres qu'elles renferment renseignent de suite sur les goûts littéraires de ses habitants. Du côté d'Adams, des ouvrages sur la Révolution française et la période napoléonienne, et une édition complète de Dickens. Sur les rayons de Marshall, des flacons de médecine, des ouvrages de thérapeutique et quelques livres de littérature générale. La porte est décorée de portraits en grandeur naturelle de Napoléon et de Jeanne d'Arc, œuvre de Marston. Grâce à leur ingéniosité, Adams et Marshall possèdent les deux lits les plus confortables de la maison.

Cette cabine sert de dispensaire et de salle d'opérations. La chambre suivante, du même côté, est occupée par Marston et Day. Son ornementation décèle l'habileté manuelle de l'un et le goût

artistique de l'autre. Les étagères sont ornées de moulures et les boiseries peintes en brun. Cette cabine est surnommée « The Gables » (Les Pignons), sans doute en raison de la forme particulière des étagères. Elle est garnie de solides lits en bois, faits de vieilles caisses d'emballage, avec une literie composée de paillasses pleines de copeaux. Sur la portière Marston a peint une cheminée remplie par une grille allumée et surmontée d'un bouquet de fleurs. Dans cette chambre, on installa la presse lithographique. Le compartiment suivant est occupé par Armytage et Brocklehurst. Il ne brille ni par le confort, ni par l'ornementation. Ayant donné ma chambre à Brocklehurst, après son amputation, j'y vécus deux mois. Avec des caisses à pétrole vides, j'installai un lit ; l'odeur qu'il dégageait m'empêcha de dormir pendant deux nuits, mais on s'habitue à tout.

Ensuite vient l'office, séparé de la chambre d'Armytage et de Brocklehurst par un mur de caisses. Office, boulangerie et magasins ont en tout 1 m. 80 sur 0 m. 90. Au delà on rencontre le laboratoire de biologie, mesurant 1 m. 20 carré, tout garni de rayons chargés de bocaux.

De l'autre côté du poêle, face à l'office, s'ouvre la cabine de Mackay et de Roberts. Sa caractéristique est une pesante planche qui ne supporte que des chaussons ou autres articles légers ; le seul objet un peu lourd que l'on y trouve est le graphophone et ses rouleaux. Les couchettes sont de mauvaises contrefaçons de celles de N° 1 Park Lane.

Une fois ces meubles en place, Mackay invite pompeusement toute la bande à venir admirer son ouvrage. Adams et Marshall font alors judicieusement remarquer que, le bambou étant un bois flexible, les traverses ne pourront soutenir le poids de la literie et du dormeur. Piqué au vif par cette observation, Mackay grimpe immédiatement sur son lit pour prouver sa solidité. En effet, il résiste. Désappointés de n'avoir point assisté à une catastrophe, les spectateurs commençaient à se retirer, lorsque soudain un craquement suivi d'un bruyant juron se fait entendre. Le lit s'était finalement effondré. Après cette déconvenue Mackay se remit avec ardeur au travail et réussit à construire une couchette solide et confortable.

Entre cette cabine et la suivante, occupée par Priestley et Murray, n'existe aucune séparation, leurs habitants préférant le communisme. Le résultat, c'est que les discussions sont continuelles

à propos de prétendus empiétements. Il est indifférent à Priestley, homme patient par excellence, qu'on pose sur lui, pendant son sommeil, une chaise ou un volume de l'Encyclopédie britannique ; mais il proteste si on laisse tomber sur ses vêtements des chaussures humides, dont les semelles sont plus ou moins imprégnées de crottin. Les deux lits de ce compartiment, fabriqués avec des caisses vides de biscuit ne laissent libre aucun espace. Dans le domaine de Priestley sont partout entassés des échantillons de roche, des haches à glace, des marteaux, des ciseaux, et dans celui de Murray l'outillage du parfait zoologiste.

La chambre suivante est habitée par Joyce et Wild. Sur la portière sont représentés deux ruffians tenant d'énorme pots de bière en main, avec l'inscription « The Rogues Retreat », La Retraite des Vauriens. Les couchettes de cette cabine furent les premières installées et servirent de modèles à celles du compartiment situé en face, « The Gables ». En grand secret, Wild construisit son lit dans le magasin aux vivres, puis un beau jour, il nous invita tous à venir contempler ce magnifique spécimen d'ébénisterie polaire. Devant ce meuble les visiteurs éprouvaient tout à la fois des sentiments d'admiration et d'envie, d'admiration pour l'habileté du constructeur, et d'envie pour le bien-être que l'heureux occupant de ce beau lit éprouverait. Wild n'avait oublié qu'une chose : les dimensions de la porte de l'atelier, si bien que, pour faire passer le meuble, il dut le scier en deux.

La presse à imprimer et la boîte à caractères pour le journal polaire occupèrent un coin de ce compartiment.

La pièce suivante et dernière abrite le professeur David et Mawson. Le plus pittoresque désordre que l'on puisse imaginer y règne. Dans la journée, les lits sont couverts d'appareils photographiques, de spectroscopes, de thermomètres, de microscopes, d'électromètres et autres appareils du même genre. Le lit de Mawson est formé de deux malles dans lesquelles il a apporté ses appareils, et celui du professeur, de caisses d'essence. Ces deux naturalistes font la chasse aux boîtes de fer-blanc vides et aux bouchons de paille ayant servi à l'emballage des flacons de fruits conservés. Mawson rangeait ses prises dans le magasin aux vivres ; David, n'ayant pas cette ressource, empilait les siennes à un bout de sa couchette. Paille et boîtes disparaissaient vite quand les deux

géologues empaquetaient leurs échantillons. Les bouchons de paille servaient à entourer les roches, et les boîtes de conserves recevaient les spécimens délicats soigneusement enveloppés de papier. Cette cabine reçut le nom de Magasin de bric-à-brac.

La table commune, œuvre de Murray, est faite de couvercles de caisses d'emballage reposant sur des tréteaux. Pour dégager le centre de l'habitation, à la fin de chaque repas, elle est hissée au plafond. L'espace rendu ainsi libre est occupé par les divers corps de métier, toujours très affairés.

Le poêle, la pièce la plus importante du mobilier, me fit passer de mauvais quarts d'heure. En débarquant après le blizzard, qui interrompit la mise à terre des approvisionnements, quelle ne fut pas ma stupéfaction en apprenant que durant cette tempête, il avait été impossible de chauffer le baraquement. A l'intérieur, la température était restée à -17°; des chaussons, mis à sécher dans les fours, en avaient été retirés le lendemain aussi humides que la veille ! Immédiatement je fais démonter l'appareil ; on découvre alors qu'à la mise en place huit pièces importantes ont été oubliées. Cette omission réparée, le poêle fonctionna ensuite admirablement. Pendant plus de neuf mois il brûla jour et nuit, sans autre arrêt que des interruptions de dix minutes pour le nettoyer. Cet appareil maintint dans l'intérieur une température supérieure de +15°à + 21°à celle régnant à l'extérieur. Les fours qu'il renfermait permettaient de cuire le pain nécessaire à notre consommation journalière, et de préparer nos trois repas quotidiens. Enfin, sur le fourneau on faisait fondre les blocs de glace qui possédaient une température d'environ -28°, pour nous procurer l'eau nécessaire à notre consommation et à celle des poneys. Tout cela était obtenu avec une consommation de 250 kilos par semaine.

Au fur et à mesure que l'hiver approche, le baraquement prend de plus en plus l'aspect d'un atelier. Quand je me reporte à ces jours déjà lointains, je me demande en vérité pourquoi nous avons pris tant de peine pour meubler et embellir ce qui ne devait être qu'un abri provisoire. Des gravures qu'un de nos nombreux amis a eu l'amabilité de nous donner, réparties dans les diverses cabines, donnent à notre logis un aspect presque luxueux.

Le premier blizzard un peu violent que nous essuyons fait trembler la maison comme une feuille ; à tout moment nous nous attendons à ce qu'elle soit emportée. Si elle eût été édifiée sur un

terrain à découvert, nul doute qu’elle n’eût été renversée. Même dans la situation abritée où elle se trouve, les rafales secouent la baraque avec une telle force, que je dois amarrer avec une courroie les chronomètres placés dans ma chambre sur une planche, pour éviter qu’ils ne soient jetés à terre.

Après cette tempête, nous passons par-dessus le toit un solide câble d’acier, dont les extrémités sont enfouies dans le sol, où la gelée les fixe aussi solidement que le meilleur ciment.

CHAPITRE X

EQUIPEMENT DES TRAINEAUX – PONEYS ET CHIENS

DÉTAILS DE CONSTRUCTION DES TRAINEAUX. – APPAREIL DE CHAUFFAGE ET VAISSELLE. – TENTE ET SACS DE COUCHAGE. – COSTUME DE L'EXPLORATEUR POLAIRE. – LE CHAPITRE DES CHAPEAUX. – L'ALIMENTATION EN EXPÉDITION. – MORT DE QUATRE PONEYS. – INTELLIGENCE DES PONEYS ET DES CHIENS. – DRESSAGE DES CHIENS.

Je compléterai maintenant les indications générales données sur notre outillage au début de ce livre.

Le plus important article de l'équipement d'une expédition polaire est le traîneau. Le modèle dont nous nous sommes servis est le résultat de nombreux et longs perfectionnements. Rappelons à ce sujet que les modifications les plus essentielles et les plus pratiques qui ont abouti au type actuel, si excellent à tous les points de vue, sont l'œuvre de Nansen. L'expédition de la *Discovery* avait des traîneaux de 2 m. 10,2 m. 70,3 m. 30, et, 3 m. 60. D'après l'expérience acquise au cours de cette première exploration, celui de 3 m. 30 me parut le meilleur à tous les points de vue. J'en pris néanmoins plusieurs autres de 3 m. 60, destinés à être tirés par les poneys.

Un bon traîneau doit posséder deux qualités qui semblent incompatibles : il doit avoir des montants et des traverses très rigides, et en même temps être suffisamment souple pour pouvoir épouser toutes les inégalités du sol, de telle sorte qu'au passage des *sastrugi,* par exemple, la tension ne se répercute pas sur l'ensemble de l'appareil. Quand un véhicule bien construit file sur une surface bossuée, il semble avoir une allure ondulatoire comme celle du serpent. Atteindre cette souplesse sans nuire à la solidité, c'est le point délicat de la construction. A cet égard, les nôtres nous donnèrent toute satisfaction. Les patins, larges de 0 m. 10, étaient en

noyer d'Amérique, fendu dans le sens du bois et non pas scié. Ce procédé de fabrication permet d'obtenir une grande flexibilité. Avant d'être employés, les bois furent soumis à un examen minutieux, et tous ceux qui ne parurent pas de première qualité furent rejetés.

En marche, il importe de faire glisser le véhicule dans le sens des fibres du bois ; la différence qui se manifeste dans le rendement de la traction, suivant que l'on observe ou non ce principe, est très appréciable. Le châssis doit être peu élevé au-dessus de la neige, afin de diminuer les chances de chavirement sur les terrains accidentés. Une hauteur de 0 m. 15 suffit généralement et c'est celle qui fut donnée à nos traîneaux. Les montants de nos traîneaux ne traversaient pas les patins, et étaient simplement coincés dans des trous ménagés à leur partie supérieure et assujettis par des lanières passant dans des œillères. Les entretoises étaient fixées au moyen de merlins et de courroies et liées aux montants par de petites pièces en fer, les seules parties absolument rigides des appareils. Si le constructeur a été habile et si les procédés employés pour assembler les diverses parties sont bons, après le passage d'un obstacle, le traîneau doit reprendre sa forme normale.

Les montants portaient deux longerons ayant une section d'environ 6 centimètres carrés ; ils étaient reliés entre eux par des barres transversales solidement fixées au moyen de courroies extra-solides ; le tout constituait la plate-forme destinée à porter les bagages. L'avant était formé par une pièce de bois recourbée en demi-ellipse et dont les extrémités étaient reliées à celles des patins et aux montants de la partie antérieure. Cette disposition permet d'attaquer facilement les accidents de terrain et empêche l'avant du traîneau d'enfoncer dans la neige. L'arrière était également légèrement relevé. Aux deux extrémités du traîneau était fixé un anneau, formé par la réunion de deux cordes solidement attachées autour des premiers montants, et dans lequel passait le trait principal. Quand les traîneaux avancent en file indienne, le halage est singulièrement plus facile si les véhicules emboîtent la trace de celui qui marche en tête.

Avec une charge de 300 kilos, un traîneau de 3 m. 30 donne le maximum de rendement comme vitesse et comme facilité de halage. Pendant la période du débarquement, les nôtres ont porté sans dommage jusqu'à 450 kilos. A la suite de ma première campagne dans l'Antarctique, les patins en métal m'avaient paru complètement

inutiles ; aussi, cette fois-ci, je n'emportai que quelques minces plaques d'acier, destinées à être mises en place dans la traversée des zones dépouillées de neige ou des surfaces de glace rugueuse.

Sur les véhicules, les charges étaient assujetties au moyen de courroies attachées aux supports.

Le fourneau et son bouilleur constituent un second article d'équipement d'une importance vitale. C'est également à la merveilleuse ingéniosité de Nansen que l'on doit l'excellent fourneau à essence connu sous le nom de Primus et qui est aujourd'hui adopté par tous les explorateurs polaires. Son rendement est très élevé, si bien qu'en procédant avec économie, quatre litres et demi d'essence suffisent pour chauffer les trois repas quotidiens de trois hommes pendant dix jours. Ce résultat provient en grande partie de la disposition judicieuse du bouilleur. Le nôtre se composait d'un récipient en aluminium, tout d'une pièce, dans lequel s'en trouvait un second, de forme annulaire, pour permettre à l'air chaud de circuler autour. A l'intérieur de ce second récipient était placée la marmite centrale destinée aux aliments. Ces trois pièces se plaçaient sur un plateau concave en aluminium au-dessus de la lampe. Avec cet appareil, environ 92 pour 100 de la chaleur fournie par le foyer se trouvent utilisés. C'est là un point capital quand il faut emporter l'essence sur les traîneaux. Par des froids de 40°à 45°en dessous de zéro, une demi-heure suffisait pour fondre la neige ou la glace placée dans le bouilleur, et qui généralement possédait la température de l'air, en même temps que pour chauffer suffisamment le repas. Fourneau et récipient ne pesaient pas plus de 6 kilos 3/4. En route, on plaçait dans le bouilleur la vaisselle, consistant en gamelles et en cuillers. Chacun de nous avait deux gamelles en aluminium, qui s'emboîtaient l'une dans l'autre ; l'une destinée au thé ou au cacao et, à cet effet, munie d'anses, l'autre aux aliments épais.

En expédition il était inutile de *laver* la vaisselle ; avec nos appétits voraces, les cuillers étaient soigneusement léchées et les gamelles raclées à fond.

Le matériel culinaire décrit, passons à l'habitation. Les escouades d'exploration étant généralement fortes de trois hommes, nos tentes furent établies pour loger cet effectif. Elles étaient en coton fin

Willesden, avec une bordure inférieure d'un tissu plus épais sur laquelle on entassait de la neige pour assurer la fermeture de l'abri au niveau du sol. Elles étaient dressées sur cinq montants en bambou, longs de 2 m. 55, réunis au sommet par une chape. La porte, que l'on prenait soin de tourner toujours contre le vent, était close par une manche en *Burberry* avec une fermeture intérieure. Afin que les sacs de couchage ne fussent pas en contact direct avec la neige, un plancher en toile imperméable Willesden recouvrait le sol. Ces tentes, très solides, résistèrent aux plus violents blizzards et n'éprouvèrent jamais aucune avarie.

Contrairement à l'opinion générale, dans les régions polaires, les fourrures ne sont pas du tout nécessaires, sauf pour les chaussures, les gants et les sacs de couchage.

L'expérience que j'ai acquise pendant mes deux expéditions dans les régions antarctiques, dont le climat est beaucoup plus terrible que celui de l'Arctique, est à cet égard probante. Nos sacs, comme je l'ai déjà indiqué, étaient en peau de jeune renne, la meilleure pelleterie pour cet usage, en raison de sa toison courte et épaisse. Le terme *sac* est très exact. C'est, en effet, un sac profond dans lequel on s'introduit par une ouverture ménagée à l'extrémité supérieure et que l'on ferme par-dessus soi au moyen d'une langue assujettie par une courroie. Dans cet abri, on peut dormir plus ou moins bien, suivant la température.

Le costume généralement adopté pour les excursions consistait en épais vêtements de dessous Jaeger, en un pantalon de gros drap pilote, une veste pyjama Jaeger, le tout recouvert par un bourgeron et un pantalon en *Burberry*. Nous portions des gants de laine, et, pardessus des moufles en fourrure, et, aux pieds, des mocassins lapons renfermant plusieurs paires d'épais chaussons en laine. Quoique très léger, le tissu *Burberry* ne laisse passer ni le froid ni le vent ; de plus, sur toutes les autres étoffes il a l'avantage d'arrêter complètement la poussière de neige que les blizzards chassent devant eux. Pendant l'hiver, plusieurs d'entre nous portèrent simplement un pantalon en *Burberry* par-dessus leurs caleçons, sans sentir le besoin d'un second pantalon en drap.

Les avis sont très partagés concernant le meilleur modèle de coiffure.

Le plus fréquemment on porte une casquette de voyage munie d'un passe-montagne et complétée par un cache-nez très épais et très

haut, afin de protéger le menton et les oreilles. Par les temps de blizzard on enlevait le cache-nez ; on plaçait par-dessus le bonnet de laine, on en passait un second en *Burberry,* garni d'un rabat boutonné sur les vêtements. La coiffure et les moufles en fourrure étaient solidement fixées à une bande enroulée autour du cou pour permettre de les quitter momentanément, sans craindre de les perdre. Ainsi équipé, on peut braver le froid dans les circonstances ordinaires. Si la température est très basse ou s'il souffle une brise assez fraîche, les explorateurs doivent sans cesse surveiller mutuellement leur figure pour pouvoir découvrir de suite les premiers symptômes de congélation. En pareil cas, dès qu'une plaque blanche apparaît sur le visage de son voisin, une action énergique et rapide s'impose.

De l'outillage passons à l'alimentation. Après une marche de cinq heures par une basse température, vous avez un appétit dont le commun des mortels ne peut se rendre compte. A cet égard, l'explorateur a lui-même des surprises. En effet, après avoir fini sa ration, il se sent aussi affamé que s'il n'avait rien mangé. On a beaucoup écrit sur l'alimentation dans les régions polaires ; la relation de l'expédition de la *Discovery* par le capitaine Scott ayant pour ainsi dire épuisé la matière, inutile de revenir sur ce sujet. Pour le choix des approvisionnements destinés aux escouades d'exploration, guidé par l'expérience de ma précédente campagne, je me suis attaché à ne prendre que des denrées renfermant le maximum de principes nutritifs. En expédition, la cuisine n'est pas précisément variée, mais un appétit ouvert n'y regarde pas de si près. En pareille circonstance, ce que l'on désire avant tout, c'est la quantité ; or, c'est justement ce que l'on ne peut emporter, si l'on veut aller loin. Le repas terminé, ou une heure après au plus, vous vous sentez aussi affamé qu'auparavant ; vous avez, en revanche, la maigre consolation de savoir que les aliments absorbés contiennent en quantité suffisante les principes nutritifs nécessaires.

Nos menus, en exploration, comprenaient principalement du pemmican dont j'ai donné plus haut la composition. Nos biscuits étaient plus épais que le modèle habituel et additionnés de 24 pour 100 *de plasmon,* une préparation lactée, qui les rendait plus nourrissants et en même temps moins cassants que les articles ordinaires. Dans notre ration quotidienne, le biscuit entrait réglementairement pour 450 grammes, mais pendant les expéditions

vers l’extrême sud et vers le Pôle magnétique, cette quantité fut singulièrement réduite, une fois que les vivres commencèrent à manquer. En route, nous prenions du thé aux deux déjeuners et du cacao au dîner. Le sucre étant un aliment hydrocarboné de premier ordre, la ration en comprenait 150 grammes par homme. Nous emportâmes également du chocolat, du fromage et de la farine d’avoine.

Aux quartiers d’hiver, notre ordinaire était plus varié qu’en excursion.

L’expédition de la *Discovery* entreprit la première reconnaissance à grand rayon qui ait été exécutée sur la Barrière. Lorsque le bâtiment quitta l’Angleterre, on croyait généralement, même dans les cercles géographiques, que cette mission ne pourrait accomplir à terre que de courtes excursions et qu’elle exécuterait sur mer ses principales opérations. Quoi qu’il en soit, toutes les mesures avaient été prises pour effectuer un débarquement. Le capitaine Scott disposait d’excellents traîneaux et de tout l’outillage nécessaire ; mais, comme moyen de traction, il n’avait que vingt chiens. Sur la Barrière, ces animaux ne rendirent pas du tout les services qu’on en attendait. La connaissance que j’acquis alors de ce glacier me suggéra l’idée d’employer des poneys de Sibérie ou de Mandchourie comme bêtes de trait. Dans ces pays d’Asie, m’avait-on raconté, existe une race de petits chevaux très vigoureux et très résistants, que les indigènes attellent à des traîneaux et font travailler par de très basses températures. Sur une piste difficile, m’assurait-on, un poney de Mandchourie tire une charge de 550 kilos, à raison de 35 à 45 kilomètres par jour. D’aucuns prétendaient même que ces animaux pouvaient haler jusqu’à 800 kilos, mais cela me parut exagéré. C’était une entreprise hasardeuse que d’amener des poneys de l’extrême-nord dans la zone tropicale et ensuite de leur faire accomplir une traversée de plus de 2000 milles (3700 kilomètres) sur une mer tempétueuse, à bord d’un très petit bateau. Mais le jeu en valait la chandelle, car, comparé au chien, le poney donne un rendement de beaucoup supérieur.

Un mois après notre débarquement au cap Royds, nous eûmes le malheur de perdre quatre poneys. Trois d’entre eux moururent pour avoir absorbé du sable sur la plage où nous les avions mis au piquet dès notre arrivée. J’avais oublié de leur donner du sel ; or, le sable volcanique qu’ils piétinaient ayant une saveur salée due aux

embruns, les chevaux en avalèrent à diverses reprises. Tous en mangèrent ; quelques-uns, en ayant sans doute absorbé plus que les autres, tombèrent malades. Nous ne savions à quelle cause attribuer le dépérissement de nos animaux jusqu'à ce qu'une autopsie eût été pratiquée. L'estomac de Sandy, le premier cheval qui mourut, renfermait plusieurs livres de sable ! Dès lors, les survivants furent attachés sur un autre terrain, et les soins les plus attentifs furent prodigués aux deux malades, mais sans pouvoir empêcher un dénouement fatal. Le quatrième poney que nous perdîmes fut victime de la voracité naturelle à ces animaux ; ayant découvert des copeaux qui avaient servi à l'emballage de produits chimiques, il les dévora et fut empoisonné, comme le révéla l'autopsie.

La disparition d'une partie de notre cavalerie était une lourde perte. Nous ne possédions plus que quatre poneys, Quan, Socks, Grisi et Chinaman. Tous les survivants avaient des robes blanches ou légèrement colorées ; les animaux à robe noire avaient, au contraire, succombé.

Pendant l'hiver, nous veillâmes sur nos chevaux avec la plus vigilante attention. Tous les jours nous les menions à la promenade. Au début de l'hivernage, nous allions sur les collines voisines de la station ; la plage de sable, où ils aimaient à se rouler, était aussi fréquemment le but de nos sorties ; le retour s'opérait par le lac Bleu et par la baie de Derrière-la-Porte. Quelquefois, pour changer, on gravissait les premières pentes neigeuses de l'Erebus. Plus tard, lorsque l'absence de lumière interdit d'aventurer les chevaux sur des terrains accidentés, nous leur fîmes prendre de l'exercice de long en large sur le lac voisin du baraquement.

Pendant ces promenades, les conducteurs apprirent à connaître le caractère de leurs élèves. Ces poneys, en général plus rusés et plus intelligents que les chevaux ordinaires, mettaient tout en œuvre pour arriver à leurs fins. Quan était le plus grand diable de la bande. Son plaisir favori était de ronger sa longe et de s'attaquer aux balles de fourrage entassées derrière lui. Dans la pensée de mettre un terme à, ses méfaits, nous remplaçâmes la longe par une chaîne, mais alors il se plut à l'agiter contre le mur de la maison, comme s'il eût pris plaisir à troubler notre sommeil. Ces animaux rongeant les cordes, nous les attachâmes dans l'écurie à un câble en fil de fer. Que fit alors Quan ? Il le tendait en arrière le plus possible, puis le lâchait

brusquement. Ce choc du câble contre les plaques de tôle qui recouvraient le mur de la maison devant lequel les stalles étaient placées, produisait un vacarme épouvantable. On essaya alors d'un autre système : on enferma la tête de Quan dans une musette. Quelques heures après, le poney l'avait trouée et recommençait de plus belle son manège. Quand vous arriviez à l'écurie pour arrêter le cours de ses exploits, immédiatement votre colère tombait devant l'air intelligent du délinquant ; il vous regardait fixement d'un œil souriant, en ayant l'air de vous dire : « Eh bien ! je vous ai encore joué un tour ! » Pour obtenir le calme, notre seule ressource fut d'entraver Quan avec une chaîne. Ce poney avait, lui aussi, mangé du sable, il en était même très friand, et dehors nous devions toujours veiller à ce qu'il ne happât pas au passage quelques cailloux volcaniques.

Gris pommelé, Grisi était le plus beau de la bande et celui qui se présentait le mieux. Très méchant à l'égard de ses camarades, il dut être installé dans un box particulier ; avec cela, il ruait dès qu'on l'approchait. Grisi devint encore plus nerveux pendant la nuit hivernale, bien que l'écurie fût constamment éclairée par une lampe. Socks était également une jolie petite bête, en même temps très dure à l'ouvrage. Quant à Chinaman, il avait pour caractéristique principal un air désagréable et maussade.

D'après ce que m'avaient dit des Sibériens, je pensais que les poneys pourraient passer l'hiver sans abri. Après le premier blizzard, je dus renoncer à cette idée et entreprendre de suite la construction d'une écurie.

Toutes les deux heures, le veilleur de nuit passait l'inspection du quartier de cavalerie ; si, dans l'intervalle, il entendait des bruits suspects, immédiatement il devait aller voir ce qui se passait. Quelques mois plus tard, ces précautions devinrent superflues. Nos jeunes chiens s'étant installés avec les chevaux, dès qu'un poney s'échappait, immédiatement ils aboyaient furieusement et donnaient l'alarme. Une nuit, Grisi s'étant détaché et ayant décampé au grand galop, la meute se mit à ses trousses jusqu'au *Parc de la Verdure* et là fit cercle autour du fugitif jusqu'à ce que Mackay arrivât à l'appréhender. Au retour, toute la troupe canine suivait fièrement le déserteur, comme si elle eût conscience d'avoir accompli son devoir.

Nos neuf chiens, cinq femelles et quatre mâles, furent très prolifiques. Avant le milieu de l'hiver, leur nombre s'était déjà

augmenté de neuf unités ; plusieurs autres naissances eurent lieu ensuite, malheureusement suivies de décès. Chez ces chiennes, l'instinct maternel était très inégalement développé. Ainsi, tandis que Gwendoline ne prenait aucun soin de sa progéniture, une autre bête allaitait non seulement ses propres petits, mais encore un appartenant à cette mère coupable, le seul survivant d'une nichée dont l'indifférence de Gwendoline avait déterminé la mort. Aucun des chiens nés aux quartiers d'hiver n'atteignit la taille de ceux qui virent le jour à bord, pendant la traversée de la Nouvelle-Zélande à la Terre Victoria. Faut-il voir dans ce fait une influence climatique, ou un caractère atavique ? Je ne puis me prononcer.

Les chiens adultes étaient toujours à l'attache pour les empêcher de chasser les pingouins et les phoques et, en second lieu, pour éviter les batailles. Deux de mes meilleures bêtes étaient ennemies jurées, et, dès quelles le pouvaient, elles se jetaient l'une sur l'autre. Un jour, au bruit du combat, les jeunes chiens et quelques femelles arrivèrent au galop et se rangèrent en cercle autour des lutteurs, suivant avec le plus vif intérêt les incidents de la bataille. Selon toute vraisemblance ; ces luttes étaient livrées pour s'assurer les faveurs des belles.

Nos chiens animaient les quartiers d'hiver et, par leurs ébats, égayaient les promenades. D'autre part, les soins que réclamaient les jeunes constituaient un passe-temps, et l'observation de leurs caractères nous amusait. Un de ces animaux aimait la société et la chaleur du poêle ; aussi guettait-il toujours la porte de l'habitation, et, dès qu'il la trouvait ouverte, immédiatement il se précipitait à l'intérieur. Un autre avait coutume de suivre Priestley, quand il allait creuser des trous à travers la glace. Pendant la durée de l'opération, la bête restait couchée près de l'orifice. En récompense elle recevait généralement un biscuit, quand notre camarade, au lieu de revenir déjeuner à la maison, prenait son lunch en plein air.

Tous les jeunes chiens étaient blancs, ou du moins auraient été blancs s'ils n'avaient eu la mauvaise habitude de se coucher tous les soirs dans la boîte où nous vidions les cendres chaudes du poêle. Lorsque le temps était froid, ils recherchaient la lumière et la chaleur de l'écurie ; si, au contraire, le thermomètre marquait seulement 17°en dessous de zéro environ, ils préféraient dormir en plein air dans la boîte à ordures ou dans des caisses vides. Souvent nos amis éprouvaient à leurs dépens la vérité de l'apophtegme ancien :

Such are the perils thats environ
The man who meddles with cold iron [17].

Fréquemment, en effet, nous entendions un hurlement de détresse. C’était un de nos élèves qui, en voulant atteindre quelques débris laissés au fond d’une vieille boîte de conserves, avait la langue figée au fer-blanc par la gelée.

Les jeunes chiens montaient une garde vigilante, non seulement autour des poneys, mais encore de leurs congénères adultes. Dès qu’un chien à l’attache s’échappait, immédiatement toute la bande folâtre le poursuivait et, par ses jappements nous donnait l’éveil. Une fois que les plus âgés des jeunes furent enchaînés à leur tour, les plus petits les surveillèrent ensuite avec la même attention. Après des mois de liberté, ce fut un coup terrible pour cette troupe joyeuse, lorsqu’elle fut enchaînée. Les premières séances de dressage au traîneau furent singulièrement laborieuses. Les bêtes se couchaient et refusaient d’avancer. A force de patience, nous pûmes cependant les habituer à tirer et les employer ensuite autour des quartiers d’hiver. Une de nos excursions favorites était le cap Barnes, situé à environ 3 kilomètres et demi du baraquement. Ordinairement les attelages accomplissaient en une heure ce trajet aller et retour.

J’étais revenu de l’expédition de la *Discovery* très prévenu à l’égard des chiens comme bêtes de trait. Aussi n’en avais-je emmené que pour le cas où les poneys nous manqueraient. Ne possédant plus que quatre chevaux, je dus envisager l’éventualité d’employer la meute sur la Grande-Barrière. Le récit des expéditions de Peary montre que, dans les régions arctiques, les chiens peuvent parcourir de grandes distances très rapidement. Une fois, les attelages de l’explorateur américain ont couvert 145 kilomètres en vingt-trois heures. Ce parcours fut évidemment accompli, soit sur de la glace de mer unie, soit sur une surface glacée dépourvue d’accidents. Un tel exploit, en tout cas, eût été impossible sur la Grande-Barrière, tantôt hérissée de *sastrugi,* tantôt couverte de neige molle. Comme bêtes de trait, nos chiens nous réservèrent une surprise agréable. Leurs ascendants avaient pourtant quitté la région polaire depuis 1899, et eux-mêmes n’avaient jamais affronté auparavant ni les rigueurs du climat polaire, ni les marches sur la glace. L’un de nos animaux avait

été chien de berger, et, de son ancien métier, avait conservé l'habitude de rassembler ; quand il sortait avec ses camarades, il les poursuivait toujours pour les grouper. Aussi bien, la meute semblait fuir la société de ce gêneur.

Après notre première tentative avec l'automobile sur la banquise, nous fîmes ultérieurement plusieurs essais sur la côte, par une température de -23°. Si le moteur fut toujours mis en marche très facilement, en revanche les roues motrices nous donnèrent de gros ennuis ; elles enfonçaient dans la neige et tournaient sans avancer. En revanche, sur le sol dépouillé de neige, la voiture marchait parfaitement, même sur les pentes très raides ; aussi fut-il décidé qu'on modifierait ultérieurement les roues. Si l'auto avait pu rouler sur la Barrière, toutes les difficultés de mon entreprise eussent été écartées, car certainement on eût pu effectuer des étapes de 160 kilomètres.



CHAPITRE XI

LA CONQUETE DE L'EREBUS

ORIGINE DU NOM DE LA MONTAGNE. – DIFFICULTÉS DE L'ASCENSION. – TRACES D'UNE ANCIENNE EXTENSION GLACIAIRE. – MANIFESTATIONS VOLCANIQUES ACTUELLES. – *Sastrugi.* – PÉRIPÉTIES DE L'ASCENSION. – FROID INTENSE. – UN BLIZZARD. – EFFETS DE LA RARÉFACTION DE L'AIR. – CAS GRAVE DE CONGÉLATION. – SINGULIERS ÉVENTS. – ARRIVÉE AU SOMMET DU CRATÈRE ACTIF. – DESCENTE MOUVEMENTÉE.

Jusqu'au 3 mars, nous sommes occupés par l'achèvement de notre installation, la construction de l'écurie et de l'observatoire météorologique, enfin par le rassemblement des approvisionnements dispersés le long de la côte. Ces travaux terminés, nous pouvons tourner notre activité vers l'exploration de la région environnante.

Je me propose d'établir dans le sud un dépôt de vivres en vue de l'expédition projetée l'été prochain vers le Pôle ; mais actuellement la nappe d'eau libre, qui nous sépare de la pointe de la Hutte interdit toute excursion dans cette direction. Pour la même raison, nous ne pouvons nous diriger vers les chaînes de l'Ouest, dont l'exploration géologique sera certainement féconde. Une seule entreprise s'offre à notre activité, très difficile il est vrai, mais par cela même singulièrement attrayante ; c'est l'ascension du mont Erebus. A plusieurs points de vue, cette expédition présente un grand intérêt. D'abord elle permettra de faire des observations, sur la température de l'air et la direction des courants aériens au sommet de la montagne, qui seront très importantes pour la connaissance encore si incomplète des mouvements de la haute atmosphère. En second lieu, elle fournira aux géologues une abondante moisson de faits et d'échantillons. Enfin, en dehors de toute considération scientifique, l'ascension d'une montagne de 4000 mètres, située à pareille latitude, est une excursion peu banale.

Après mûre réflexion, je choisis le professeur David, Mawson et Mackay pour cette mission. Une escouade de soutien, composée

d'Adams, de Marshall et de Brocklehurst, les suivra aussi loin que possible. Adams aura la direction des deux groupes jusqu'au moment où il jugera devoir battre en retraite ; le professeur David prendra alors le commandement des ascensionnistes.

La première escouade emporte dix jours de vivres. Bien qu'Adams et ses compagnons eussent un équipement moins complet que leurs camarades et qu'ils ne fussent approvisionnés que pour six jours, ils poussèrent jusqu'au sommet de la montagne. Je leur en avais d'ailleurs donné l'autorisation, s'ils jugeaient la chose possible.

Une fois l'expédition décidée, une activité fiévreuse règne dans la cabane. Les uns fabriquent des crampons à glace, les autres manutentionnent des vivres ; d'autres préparent le matériel de campement, les piolets, ou cousent aux sacs de couchage des courroies pour les transformer en havresacs, lorsque la pente du terrain interdira l'emploi des traîneaux. Grâce au concours de tous, le 5 mars, à 8 h. 30 du matin, la caravane est prête à partir.

A leur retour, Adams et le professeur David me remirent un rapport complet, à l'aide duquel je vais présenter une relation de cette expédition, la première de notre campagne antarctique.

Le mont Erebus porte un nom fameux dans l'histoire de l'exploration polaire. Il lui fut donné le 28 janvier 1841, par Sir James Clark Ross, pour rappeler le souvenir du navire qu'il montait. Plus tard, dans l'Arctique, avec Sir John Franklin, l'*Erebus* et sa conserve la *Terror* acquirent une lugubre renommée.

Se dressant sur le front de la *Grande-Barrière de Glace*, à 4000 mètres environ à pic au-dessus de la mer, l'Erebus est une cime grandiose. A son sommet, une immense dépression dessine l'emplacement de l'ancien cratère sur le flanc duquel s'élève le cône actuellement en activité.

Dans n'importe quelle partie du globe, l'ascension d'un pic de cette hauteur serait difficile et nécessiterait le concours de guides expérimentés. Combien plus laborieuse sera l'escalade d'une telle montagne, soumise à un climat extrêmement rigoureux, en raison de sa proximité d'un pôle !

De nos quartiers d'hiver, on distingue sur les flancs de l'Erebus les vestiges de trois cratères. Du niveau de la mer jusqu'à la cote 1650 environ, le volcan s'élève en pentes douces ; puis la déclivité augmente régulièrement vers la base du premier cratère. Ces pentes sont presque entièrement recouvertes de neige et de nappes de glace,

lesquelles, tantôt se terminent par des escarpements, tantôt se prolongent en mer comme c'est le cas pour la Langue du Glacier, qui s'étend au large sur une longueur de cinq milles.

Près du cap Royds, et jusqu'à une altitude de 300 mètres, s'observent de longues levées d'alluvions glaciaires et d'anciennes moraines, la plupart dépouillées de neige. Ces dépôts sont entremêlés de blocs volcaniques noirs.

Au-dessus, jusqu'à la cote de 1500 mètres environ, les versants de la montagne sont tapissés de glace et de neige ; çà et là seulement émerge un fragment de courant de lave sombre, ou un cône parasite noir, dont la silhouette se détache en vigueur sur le fond blanc du sol ou sur le ciel.

A l'altitude de 1800 mètres environ, un énorme escarpement de roc marque l'emplacement du cratère le plus ancien et le plus bas. Immédiatement au-dessus, le cône principal s'élève en dessinant sur le ciel la courbe élégante, d'abord concave, puis connexe, caractéristique des volcans. Ces pentes, accidentées de massifs de roches, séparés par des champs de neige très inclinés, conduisent au second cratère ou *caldeira* [18] situé à la cote 3420. Ce deuxième cratère est dominé à son tour, dans sa partie méridionale, par un troisième, toujours surmonté d'un énorme panache de fumerolles. A l'époque de l'expédition de Ross, ce nuage rougeoyait de la réverbération de laves en fusion et des courants de lave auraient coulé sur les flancs du cône, d'après la description laissée par ce célèbre explorateur. Lors du voyage de la *Discovery,* une ou deux fois seulement l'hiver, des lueurs furent aperçues au sommet de l'Erebus. Peut-être ces manifestations ont-elles été plus fréquentes et peut-être ont-elles échappé plusieurs fois à notre attention ? Cela est d'autant plus possible que notre mouillage était éloigné de 28 milles du cratère et que pour apercevoir la montagne que nous cachaient des avants monts, nous devions aller à 200 ou 300 mètres du navire. Nos quartiers d'hiver sont plus avantageusement situés que ceux de la *Discovery* pour la surveillance des phénomènes éruptifs de l'Erebus. D'abord, ils ne sont distants du volcan que de 15 milles environ, ensuite ils embrassent la vue presque entière de la montagne. Le météorologiste, à chacune de ses observations bi-horaires, relève toujours la direction du panache de fumée qui indique celle des courants aériens supérieurs. Dans ces conditions, aucune manifestation volcanique n'échappa à notre attention.

Pendant l'hiver, nous pûmes suivre toutes ses variations d'intensité et toutes ses modalités. Durant les mois d'obscurité, des lueurs intenses furent fréquemment visibles au sommet de l'Erebus. A certains moments, elles étaient beaucoup plus vives qu'à d'autres. Tel fut le cas lors d'une période de très grande dépression barométrique. A cette époque les reflets passaient tous les quarts d'heure par des phases de croissance et de décroissance. A d'autres dates des flammes furent projetées au-dessus du cratère.

Parfois, l'énorme colonne de fumée flottant au-dessus du cône, s'élevait verticalement à une hauteur de 900 à 1200 mètres, avant de suivre la direction des courants aériens. Lorsque la lune, à son lever, se trouvait derrière le sommet de la montagne, les détails de ce panache devenaient très apparents ; on vit alors des bouffées colossales, violemment chassées en l'air par un paroxysme.

La réverbération rouge, très vive, observée à certains moments sur le nuage de fumerolles, indiquait, semble-t-il, que la lave en fusion était sur le point de déborder hors du cratère. Ces soudaines poussées, déterminées par des explosions gazeuses à l'intérieur de l'appareil, prouvent que l'Erebus possède encore une activité considérable.

Le 5 mars, après toute une journée et toute une nuit consacrées à l'achèvement des préparatifs, les ascensionnistes se mettent en route. A 6 heures du matin, le déjeuner est servi, et le traîneau chargé ; son poids est de 250 kilos. A 8 h. 45, l'ordre de départ est donné. Tous, nous accompagnons les voyageurs pour les aider à porter leurs bagages par-dessus l'arête rocheuse située derrière la maison et à les haler ensuite sur les premières pentes. Après lui avoir souhaité bon voyage, nous laissons la caravane au moment où elle s'engage sur une nappe de neige, afin d'éviter les glaciers crevassés.

A 1600 mètres de là, et à l'altitude de 120 mètres, une ancienne moraine lui barre le passage et l'oblige à un nouveau portage. Au delà, sur une pente de glace et de névé, le traîneau chavire. Alors une neige légère commence à tomber, accompagnée d'une faible brise.

Plusieurs passages présentent de grandes difficultés. C'est d'abord un petit glacier très incliné, dont la glace bleue est recouverte d'une mince couche de neige. Sur cette surface glissante les explorateurs doivent s'escrimer des mains et des genoux pour se hisser eux et leurs bagages. Ensuite, ce sont de gros *sastrugi*. Ces vagues de neige sont engendrées par le vent, principalement dans les endroits où des

affleurements rocheux arrêtent sa libre expansion. La profondeur des sillons atteint 0 m. 50,0 m. 80 et 0 m. 90 centimètres, même 1 m. 20, selon la position des arêtes rocheuses voisines et selon la force du vent qui les a façonnés. Les crêtes dressées entre les dépressions constituent un obstacle pour les traîneaux, surtout quand elles sont orientées parallèlement à la direction suivie par la colonne. Malgré les nombreux ennuis qu'ils causent au voyageur, les *sastrugi* lui rendent parfois service en lui permettant de suivre sa route, lorsque le temps est couvert. Sur des surfaces étendues, ces vagues gardent, en effet, une orientation à peu près constante ; il suffit donc au début de relever leur direction et de les couper ensuite toujours à peu près sous le même angle. De temps à autre, on a simplement à opérer une vérification.

Sur les *sastrugi* de l'Erebus, nos camarades eurent beaucoup de mal à conserver leur équilibre, et encore plus à garder leur belle humeur. On n'entendait, qu'imprécations contre ces maudites vagues de neige.

A 6 heures du soir, l'expédition bivouaqua près d'un petit *nunatak* [19] noir, à l'altitude d'environ 825 mètres et à 11 kilomètres des quartiers. Après un bon dîner chaud, nos amis se glissèrent dans leurs sacs sous les tentes.

Le lendemain matin, au réveil, le thermomètre marquait -20°, 3, alors que, à la même heure, il n'était qu'à -17°, 8, à la station.

Au-dessus du premier camp la pente devint plus raide et atteignit 20 pour 100 ; en même temps, des *sastrugi* orientés obliquement à l'itinéraire de la caravane déterminèrent fréquemment le chavirement du traîneau. Par suite le halage fut très pénible et obligèrent les ascensionnistes à des efforts qui les empêchèrent de sentir le froid.

La distance couverte pendant cette seconde journée fut seulement de 4800 mètres ; en revanche, en altitude, le gain s'éleva à 840 mètres ; ce soir là, la température descendit à – 33°, 3.

Le deuxième campement fut installé à hauteur du plus ancien rempart cratériforme de l'Erebus. L'examen du terrain conduisit le professeur David à penser que tout récemment une émission de lave s'était produite dans ce cratère.

Le troisième jour, avant le départ, Adams décida que l'escouade de soutien essaierait d'atteindre le sommet, bien qu'elle ne fût pas aussi bien équipée que la première et qu'elle fût dépourvue de crampons.

David, ayant reconnu que des bandes de cuir placées sous la semelle des chaussures remplaçaient avantageusement ces engins, prêta les siens à Marshall. Adams et David portaient des brodequins, comme plusieurs de leurs compagnons, tandis que d'autres avaient des mocassins lapons.

Laissant au second camp leur traîneau et une partie des approvisionnements et du matériel, les explorateurs continuèrent la montée, chacun avec une charge de 18 kilos sur le dos. Ils emportèrent simplement les sacs de couchage, deux tentes, les ustensiles de cuisine et trois jours de vivres.

« … A mesure que l'on avance, la pente devient de plus en plus accentuée. Tandis qu'à coups de piolet il taille des pas dans une neige très dure, Mackay perd l'équilibre et roule sur la neige jusqu'à une trentaine de mètres en contrebas, où il est arrêté par un renflement de terrain. »

Le troisième jour, soit le 7 mars, le camp est établi à l'altitude de 2625 mètres. Le thermomètre marque -28°, 8.

Vers 9 ou 10 heures du soir, une brise très fraîche commence à souffler ; le lendemain matin, elle est devenue un violent blizzard de sud-est. D'heure en heure, la force du vent augmente ; tellement épais sont les tourbillons de neige soulevés par l'ouragan et si bruyant est le sifflement de la tempête, que les deux escouades campées à 9 ou 10 mètres l'une de l'autre, ne se voient ni ne s'entendent. Les montants des tentes ayant dû être laissés au dépôt, les toiles sont simplement étendues sur les sacs de manière à protéger leurs ouvertures contre l'invasion de la neige. Malheureusement cette précaution n'est guère efficace.

Dans l'après-midi, au moment où Brocklehurst se glisse hors de son sac, le vent lui arrache un de ses gants en peau de loup. Ayant voulu le rattraper, il est culbuté et roulé dans un ravin. Adams, sorti en même temps, est à son tour renversé en voulant secourir son camarade. Marshall, resté seul dans le sac a alors toutes les peines du monde à résister à la rafale et à ne pas être emporté avec le sac, la tente et tout le matériel. Au prix d'efforts désespérés et se traînant à quatre pattes, Adams et Brocklehurst réussissent à regagner leur gîte, ce dernier à bout de forces.

Pendant la sortie d'Adams et de Brocklehurst, une grande quantité de neige avait pénétré dans le sac ; à deux reprises ses habitants essayèrent sans résultat de s'en débarrasser. Il n'y avait donc qu'à

rester couchés jusqu'à la fin de l'ouragan. De temps à autre, nos explorateurs grignotaient un biscuit ou du chocolat ; mais de toute la journée non plus que la nuit suivante, ils ne purent boire par suite de l'impossibilité d'allumer un fourneau pour faire fondre de la neige.

Le lendemain matin, à 4 heures, le vent est tombé et à 5 h. 30 la caravane se met en marche. La pente est maintenant extrêmement raide, 34°, soit 66 pour 100. Comme il serait trop long de tailler des gradins dans la neige, la colonne s'engage sur des rochers. Arrivée à l'extrémité supérieure de ce promontoire, elle traverse ensuite une pente de neige en diagonale, en creusant des pas, se dirigeant vers une autre arête qui semble s'étendre jusqu'à une assez grande hauteur. Sur ces entrefaites, Brocklehurst, qui porte des brodequins, commence à se sentir les pieds très froids, néanmoins il ne juge pas nécessaire de prendre ses mocassins.

A midi, à environ 240 mètres en dessous de l'ancien cratère, trouvant un emplacement convenable pour camper, les explorateurs font halte et préparent le thé. Le froid est devenu très intense, en même temps que les effets de la raréfaction de l'air commencent à se faire sentir.

De là, au milieu d'une mer de nuages, on découvre un magnifique panorama sur la côte et sur la Barrière, mais ce n'est pas le moment de se livrer à la contemplation du paysage, si beau qu'il soit. Après un repas rapide, l'ascension est reprise.

En dessous du cratère principal, au lieu de suivre les rochers, Mackay s'aventure seul sur un névé très escarpé. Tout à coup, ses camarades l'entendent appeler au secours : épuisé, le malheureux se sentait défaillir. Rapidement, David et Marshall gagnent le sommet de la crête, et, de là, se laissant couler, rejoignent leur compagnon en détresse. A peine l'ont-ils amené en lieu sûr qu'il s'évanouit. Cette indisposition est évidemment la conséquence de la haute altitude à laquelle se trouvent les explorateurs. Brocklehurst, lui aussi, souffre du mal de montagne.

Rencontrant un endroit abrité près du bord de l'ancien cratère, la caravane y abandonne ses charges. Ce *rempart* est formé par un escarpement de roche noire, presque partout vertical, surplombant même en certains endroits, haut de 25 à 30 mètres, et dominant la plaine de neige qui recouvre la *caldeira*. Dans l'épaisseur de cette neige, à la base de l'escarpement s'ouvre un fossé profond de 9 à 12 mètres, évidemment creusé par les blizzards. Le vent de sud-est,

frappant avec une extrême violence le rempart de l'ancien cratère éprouve, au pied de cette falaise, un remous qui a pour effet de chasser la neige. Aux environs de nos quartiers d'hiver, autour de chaque rocher isolé exposé au sud-est, s'observe la même cavité. Au delà du fossé en question, s'étend une nappe de neige considérable, dominée par le cône en activité que surmontent d'énormes panaches de fumerolles. Au milieu de cette plaine blanche apparaissent des monticules isolés de forme étrange : les uns ont l'aspect de tonnelles et de hautes cheminées, tandis que les autres affectent la forme d'animaux.

Pressés par la faim, les explorateurs remirent à plus tard le soin d'étudier l'origine de ces curieuses formations.

Des quartiers d'hiver nous vîmes la silhouette de nos amis se détacher sur le ciel lorsqu'ils parvinrent au sommet du rempart. Pendant les deux premiers jours, Armytage avait suivi la caravane avec sa lunette, puis l'avait perdue de vue une fois qu'elle s'était engagée sur les rochers.

Avant le déjeuner, Brocklehurst se plaignant d'avoir les pieds insensibles depuis quelque temps, Marshall s'empressa de les examiner. Notre camarade avait les deux orteils déjà noirs et tous les autres doigts également atteints, quoique moins gravement. Evidemment la *morsure* remontait à plusieurs heures. Marshall et Mackay s'employèrent immédiatement à rétablir la circulation dans les pieds de notre ami. Ils y réussirent sans trop de peines, mais il était évident que la guérison complète serait longue et douloureuse. Une fois que Brocklehurst fut réchauffé, on lui passa des chaussons secs et des mocassins bien remplis de *sennegræss,* puis on déjeuna. Il était alors 3 h. 1/2 de l'après-midi. Pour avoir marché pendant neuf heures avec les pieds dans un tel état, Brocklehurst a fait preuve d'un courage et d'une endurance remarquables.

Après le repas, on l'installa dans un sac de couchage et les cinq autres membres de l'expédition se dirigèrent vers la *caldeira* par une brèche du rempart.

Arrivée sur la neige du cratère, la caravane *s'encorda,* et, avançant avec précaution pour éviter les crevasses, s'achemina vers les monticules dont il a été question plus haut, puis vers un cône adventif situé à environ 300 mètres au-dessus du camp et à 1600 mètres environ en distance linéaire.

Au-dessus de la neige affleuraient des fragments de lave, de grands cristaux de feldspath, longs de 0 m. 03 à 0 m. 08, et des ponces ; feldspaths et ponces portaient fréquemment des cristallisations de soufre.

Au retour, les explorateurs visitèrent un des monticules de glace, dont la silhouette présentait une vague ressemblance avec un lion couché et duquel paraissait s'échapper de la fumée. Un rapide examen permit au professeur David de se rendre compte de la genèse de ces tertres.

Dans les pays tempérés, les évents volcaniques émettent des fumerolles chaudes, comme on peut le constater en passant la main à travers le nuage qu'elles forment. Ici, en raison du climat rigoureux de l'Antarctique, ces exhalaisons, aussitôt qu'elles arrivent à la surface, se transforment en glace. L'entassement progressif de ces dépôts a engendré des monticules qui sont semblables à ceux créés par les geysers de Nouvelle-Zélande, d'Islande et du parc de la Yellowstone. En les étudiant, Mackay et Marshall enfoncèrent dans deux de ces tertres jusqu'au dessus du genou. Sans leurs piolets, ils seraient descendus plus bas.

A leur retour au camp, nos amis trouvèrent Brocklehurst aussi bien que possible. Après le dîner, assis sur les rochers, ils eurent l'occasion de contempler un merveilleux panorama vers l'ouest. A leurs pieds s'étendait une mer de nuages, tandis que le soleil couchant illuminait les chaînes de l'Ouest. Le lendemain, au réveil, à 4 heures du matin, le spectacle ne fut pas moins beau. Projetée par le soleil levant, l'ombre de l'Erebus se détachait sur les cumulus amoncelés en dessous de la cime avec une netteté si parfaite que tous les détails de la montagne était visibles.

L'observation de l'hypsomètre, combinée avec la moyenne fournie par les baromètres, donna 3475 mètres pour l'altitude du rempart de la *caldeira*.

A 6 heures du matin, l'escouade partit pour escalader le cône en activité. Dans la traversée de l'ancien cratère, Mawson prit diverses photographies. La contraction que le froid intense avait fait subir à l'obturateur rendit cette opération singulièrement difficile.

Gravissant des pentes formées de couches stratifiées de neige, de ponces et de grands cristaux de feldspath très réguliers, la caravane arriva au pied du cône principal. A partir de là, ses progrès furent lents et pénibles en raison de la raréfaction de l'air.

Le cône actif de l'Erebus est constitué principalement de ponces, dont le diamètre varie de quelques centimètres à plusieurs pieds. A l'extérieur, elles sont grises, souvent jaunes en raison de la présence de cristaux de soufre, tandis qu'à l'intérieur, elles ont une teinte brune.

Vers 10 heures du matin, le 10 mars, la caravane atteignit le sommet du cratère. Pour la première fois l'Erebus, peut-être la plus remarquable montagne du monde, était vaincue.

L'ascension de cette dernière partie du volcan, élevée de 609 mètres au-dessus du rempart de la *caldeira,* exigea plus de quatre heures.

Le rapport des explorateurs décrit en termes saisissants le spectacle magnifique et terrifiant qui s'offrit à leur vue du haut du cône :

« Nous étions, écrivaient-ils, sur le bord d'un vaste abîme, dont le fond et les bords opposés étaient masqués par un énorme nuage de vapeurs qui s'élevait à une hauteur de 150 à 300 mètres. C'était d'abord, pendant quelques minutes, un sifflement sonore, puis un grondement étouffé roulant dans les profondeurs de la montagne, suivi par la projection d'énormes globes de fumerolles qui allaient rejoindre le panache blanc flottant au-dessus du cône. Une pénétrante odeur de soufre prenait aux narines.

« ... Soudain, une légère brise de nord vient refouler la fumé et l'intérieur du cratère nous apparaît dans toute son étendue. D'après les observations angulaires prises par Mawson, sa profondeur serait de 270 mètres et sa plus grande largeur d'environ 800 mètres. Au centre, trois fentes, semblables à l'orifice de puits, livraient passage aux fumerolles. Le bord sud-ouest du cratère était coupé par une fente profonde de 100 à 120 mètres. Sur la paroi du cratère opposée à celle où nous nous trouvions, des lits de ponce noire alternaient avec des couches de neige. Nous ne pouvons dire si ces neiges reposaient ou non directement sur de la lave. Du sommet d'une des nappes de ponce les plus épaisses, dans sa zone de contact avec la neige, sortaient de petits jets de vapeur disposés en file. Ils étaient trop nombreux et trop rapprochés pour être autant de fumerolles indépendantes. Suivant toute vraisemblance, ils étaient produits par la volatilisation de la neige qui se trouvait là en contact avec des assises chaudes. » D'après les indications fournies par les anéroïdes, combinées avec celles données par l'hypsomètre pour le sommet du

rempart de la *caldeira,* l'altitude du cône actif de l'Erebus peut être fixée à 4 075 mètres.

Après cette ascension, la caravane regagna son campement et commença immédiatement la descente. Malgré son état, Brocklehurst tint à l'honneur de ne pas laisser porter son sac par d'autres.

Pour le retour, on prit un itinéraire un peu à l'ouest de celui suivi à la montée. A plusieurs centaines de pieds plus bas, après de nombreuses chutes sur des éboulis mobiles, l'escouade arriva au sommet d'une pente de neige extrêmement raide. Pour franchir cet obstacle, trois routes s'offraient au choix des voyageurs : ou revenir sur leurs pas jusqu'au raccord de la crête, sur laquelle ils se trouvaient, avec l'arête principale ; ou descendre la pente en taillant des pas, ou bien encore se laisser glisser jusqu'à un replat rocheux situé à 150 ou 180 mètres, en contrebas. Très fatigués, mes camarades donnèrent la préférence à la glissade.

Sur ces entrefaites, l'un d'eux s'aperçut qu'une boule de neige placée sur le rocher, fondait sous l'action des rayons solaires ; grâce à cette circonstance, nos amis purent étancher leur soif ardente.

Après cela, les explorateurs firent dévaler leurs sacs, qu'ils avaient au préalable solidement fermés ; puis à leur tour ils se lancèrent sur la pente, appuyés sur leurs piolets. Tous les autres champs de neige furent ensuite franchis en glissant. Lorsque filant à toute vitesse, on rencontrait des *sastrugi* durcis, une culbute s'en suivait. Ces chutes ne furent pas sans dommage pour le matériel. Un anéroïde fut perdu et un thermomètre de l'hypsomètre brisé. Finalement la déclivité s'adoucit près de la terrasse sur laquelle se trouvait le dépôt. En quatre heures l'escouade avait descendu 1525 mètres !

Le blizzard du 8 avait bouleversé le campement. Le traîneau gisait renversé, une partie de sa cargaison éparpillée et enfouie sous la neige.

Le lendemain, dès 5 heures du matin, le signal du départ fut donné.

Les *sastrugi* engendrés par la tempête affectaient une direction oblique à celle suivie par la caravane et atteignaient une hauteur de 1 m. 20 à 1 m. 50.

La manœuvre du traîneau sur ces pentes accidentées fut extrêmement pénible ; tandis que deux hommes le tenaient en avant, deux le soutenaient de chaque côté et deux autres le retenaient. En

guise de frein, on avait entouré les patins de corde. Malgré ces précautions, le véhicule fut une source de dangers et de difficultés. Tantôt il versait, tantôt il s’arrêtait brusquement, tantôt, au contraire, il filait trop vite, et, venant heurter par derrière les hommes qui le traînaient, les renversait. En même temps, ceux des ascensionnistes qui n’avaient pas de crampons ou de chaussures munies de bandes de cuir culbutaient à chaque pas.

Deux heures de cette marche difficile amenèrent la caravane au *nunatak,* situé à 10 Km 800 du cap Royds, près duquel le premier campement avait été établi.

Les apparences du ciel annonçaient l’approche d’un nouveau blizzard. Déjà des rafales commençaient à soulever la neige. Les hommes étaient fatigués, la provision de pétrole presque épuisée, la tente trouée par une brûlure et un fourneau brisé. Aussi bien Adams prit le parti d’abandonner les bagages et de filer rapidement vers la station.

Trompés par la lueur falote d’un jour gris, nos camarades ne pouvaient distinguer les *sastrugi* et, à chaque instant, s’abattaient contre ces crêtes de neige. Après d’innombrables chutes, voici la nappe brillante du lac Bleu ; le but est proche, encore 800 mètres à peine et l’on atteindra la station. Mais combien pénible fut ce court trajet ! C’est littéralement fourbus que nos camarades arrivèrent aux quartiers d’hiver.

Vers 11 heures du matin, j’étais sorti, lorsque subitement je vis devant moi six formes humaines qui marchaient pesamment comme des gens épuisés. Immédiatement, je me précipite au-devant d’eux, leur demandant s’ils sont parvenus au sommet de la montagne. Aucune réponse. Je renouvelle ma demande. Telle est leur fatigue qu’ils peuvent à peine parler.

Pour fêter la victoire des explorateurs, nous débouchons le champagne. Quelques minutes après, le cuisinier déposait devant nos amis une grande casserole de bouillie d’avoine. En quelques instants, elle disparut ; après cela un jambon presque entier, accompagné d’énormes tranches de pain beurré, subit le même sort. Mes camarades rapportaient de leur expédition le magnifique appétit que procurent les explorations polaires.

Quelques jours plus tard, une escouade alla rechercher les bagages abandonnés en arrière. La montée fut rude sur une neige qui ne portait pas et par une température de -28°, 8 à midi. A la descente, le

traîneau fut laissé sur les bords du lac Bleu, où le lendemain deux poneys allèrent le chercher et le ramenèrent aux quartiers.



CHAPITRE XII

RÉSULTATS SCIENTIFIQUES DE L'ASCENSION DE L'EREBUS

ALTITUDE DU SOMMET DE L'EREBUS ET DES DIFFÉRENTS CRATÈRES. – CONSTITUTION DU CÔNE PRINCIPAL. – PHASE SOLFATARIENNE. – ABONDANCE DES CRISTAUX DE FELDSPATH. – KÉNITE. – VARIATIONS DU GRADIENT THERMOMÉTRIQUE SUR LES FLANCS DE L'EREBUS.

Les paysages extraordinaires que nos camarades avaient contemplés au cours de leur ascension leur laissèrent une profonde impression. « Toujours, écrivaient David et Adams, à la fin de leur rapport, nous garderons le souvenir des éclatants couchers du soleil et des levers non moins beaux dont nous avons été témoins pendant cette expédition. Que dire ensuite de ces étranges monticules de glace verte et blanche, entourant les évents volcaniques dans un scintillement de cristaux, et comment décrire le ronflement infernal du cratère et ses jets de vapeur aussi blanche que la neige qui couvrait le sol ? »

L'ascension avait été, en somme, favorisée par un beau temps pour la saison. Si le blizzard avait soumis les explorateurs à une rude épreuve, il avait eu, par contre, cet avantage très appréciable de déterminer un relèvement de température et d'amener le calme en refoulant le courant supérieur de sud-ouest.

Un des résultats les plus importants de cette expédition est la détermination de l'altitude de l'Erebus. En 1841, Sir James Ross l'avait évaluée à 3 669 mètres. Par des mesures angulaires relevées au théodolite du bord de la mer, l'expédition de la *Discovery* obtint 3998 mètres ; sur la carte de la marine anglaise récemment publiée, cette altitude a été réduite à 3 848 mètres.

Les altitudes que nous donnons ci-après ont été fournies par l'hypsomètre et par des observations barométriques simultanées sur

la montagne et à la station. D'après ces observations, le sommet du cratère en activité serait à 4068 mètres environ et le sommet du rempart de la *caldeira,* ou second cratère à 3459 mètres.

Peut-être l'altitude de l'Erebus donnée par Ross était-elle exacte en 1841 et peut-être, depuis, le cône terminal s'est-il élevé de plus de 300 mètres, par suite de l'entassement progressif des projections volcaniques ?

Un autre résultat intéressant est la découverte, sur les flancs de l'Erebus et à l'altitude de 300 mètres, d'anciennes moraines provenant d'une colossale extension antérieure de la *Grande-Barrière*. Le *sound* Mc Murdo ayant une profondeur d'au moins 511 mètres, la nappe de glace, lors de ce paroxysme, aurait donc atteint une puissance d'au moins 853 mètres.

En outre de ces moraines datant du maximum de la glaciation, on en observe d'autres, plus récentes, datant d'une seconde phase glaciaire et déposées par des glaciers locaux établis sur les flancs de la montagne.

L'Erebus paraît se composer de quatre cratères emboîtés les uns dans les autres. Le plus ancien, le plus bas et le plus vaste, se trouve à l'altitude de 1800 à 2100 mètres et possède un diamètre d'au moins 8 400 mètres. Le second, la *caldeira,* située à l'altitude de 3 459 mètres, est large de 3200 mètres environ. Son rempart, formé par un escarpement rocheux vertical, paraît indiquer qu'originairement il était très profond ; actuellement il est rempli presque jusqu'au bord par de la neige, des plages de grands cristaux de felspath et de ponces et les monticules de glace dont il a été question plus haut. Le troisième cratère, à 3718 mètres, a été presque complètement oblitéré par les manifestations volcaniques. Le quatrième, en activité, élevé de 243 mètres au-dessus du troisième, est constitué principalement de ponces, dont le diamètre varie de 0 m. 025 à 0 m. 90. On y observe également des cristaux de feldspath.

Tous ces matériaux portent des incrustations de soufre. Les fumerolles qui se dégageaient, lorsque nous étions sur le bord du cratère, avaient une forte odeur sulfureuse. De plus, les bords de cette bouche étaient frangés d'une bande de soufre. L'Erebus semble donc être actuellement dans la phase solfatarienne. D'autre part, les fréquentes lueurs observées de la station pendant l'hiver sur le panache de fumée indiquent la présence des laves en fusion dans le cratère. Tout récemment, l'Erebus a dû lancer des bombes, comme

l'indique la présence de débris de cette nature sur des nappes de neige peu anciennes dans un rayon de 6 Km 430 autour du cratère.

« La bouche en activité mesure un diamètre d'environ 500 à 800 mètres et une profondeur de 270 mètres environ. Elle est donc trois fois plus profonde que le cratère du Vésuve.

« L'un des traits les plus remarquables observés au sommet du cône est une longue série de jets de vapeur, à 90 mètres en contrebas du bord interne de l'appareil central. La plupart s'échappent d'une couche épaisse de lave sombre ou de ponces, qui surplombe légèrement dans l'intérieur du cratère. Peut-être ces fumerolles représentent-elles un niveau de lave à l'intérieur de la bouche volcanique et sont-elles produites par la vaporisation de la neige en contact avec ces roches brûlantes ? Au-dessus de ce dépôt s'étendait, en effet, une nappe de neige ; mais en existait-il un lit intercalé entre les couches de ponces, ou au milieu de la masse noire surplombant ? Je ne puis me prononcer à cet égard.

« L'Erebus produit le type très rare de lave connu sous le nom de kénite.

« Au point de vue géologique, signalons l'abondance de grands cristaux de feldspath parfaitement formés et les monticules créés par la solidification des émanations gazeuses. Ces cristaux de feldspath atteignent une longueur de 0 m. 05 à 0 m. 075. Si beaucoup sont intacts, d'autres ont fréquemment les arêtes légèrement arrondies ; ce dernier faciès est la conséquence des frictions auxquelles ils ont été soumis lorsqu'ils ont été lancés hors de la cheminée du volcan. La lave fluide, qui enveloppait les cristaux au moment de leur projection, a été pulvérisée par les explosions ; seuls les cristaux ont résisté et sont demeurés sur le sol.

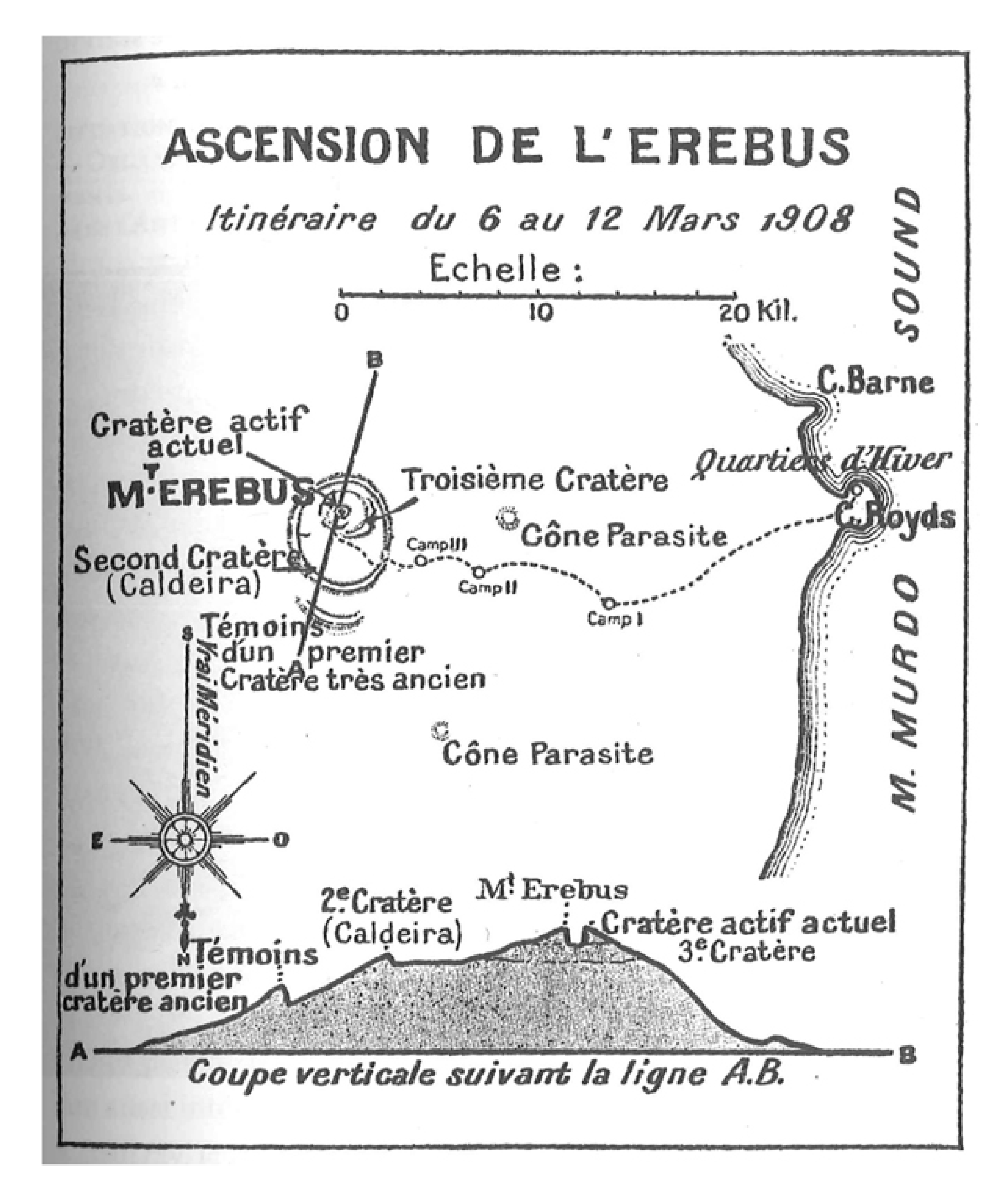
« A l'intérieur de la *caldeira,* nous avons compté plus de cinquante monticules engendrés par la solidification des fumerolles sous l'influence du froid. Ces curieuses formations n'avaient pas été signalées jusqu'ici.

« Les observations météorologiques faites au cours de l'ascension, fort intéressantes, ont un caractère très technique pour être exposées ici en détail. Je me bornerai donc à en relater quatre particulièrement importantes. En premier lieu, je mentionnerai que tous les champs de neige situés en dessous du rempart du second cratère sont bossuées de *sastrugi,* orientés ouest quart sud-ouest est quart nord-est, avec des bords escarpés dirigés vers l'ouest. Cette

dernière direction est celle du vent dominant près du sommet de l'Erebus. C'est le courant de retour du Pôle Sud vers l'Equateur. Au cours de notre ascension, nous avons, en second lieu, observé que le blizzard de sud-est se fait sentir parfois depuis le niveau de la mer jusqu'à hauteur du second cratère, soit jusqu'à l'altitude de 3350 mètres au moins. De plus, le 10 mars, lorsque nous atteignîmes le sommet de l'Erebus, situé à 4 068 mètres, la limite inférieure du courant supérieur, qui à ce moment-là venait légèrement du nord, se trouvait à 3 952 mètres.

Il est vrai que, trente-six heures auparavant, avait soufflé un fort blizzard de sud-est. Ces conditions semblent indiquer qu'après une de ces tempêtes, et, durant sa dernière phase, le grand courant d'altitude moyenne, dirigé en temps normal du Pôle Sud vers l'Equateur, cesse temporairement et est absorbé par l'ouragan de sud-est.

« Enfin nous avons constaté une très curieuse variation du gradient thermométrique en fonction de l'altitude. Du niveau de la mer jusqu'à la cote 1800 la température baisse de 2°, 2, par 300 mètres, puis au-dessus de cette altitude, seulement de 0°, 56 pour le même nombre de mètres. Dans un cas particulier, il s'est même produit une inversion dans la courbe thermométrique.



« Ces notes rapides suffisent, croyons-nous, à mettre en évidence le haut intérêt scientifique que présente l'Erebus au point de vue du volcanisme. De plus, cette cime a joué le rôle d'un marégraphe gigantesque enregistrant les fluctuations de niveau du paroxysme glaciaire dans l'Antarctique, alors que l'île Ross n'était qu'un *nunatak* au milieu d'un glacier colossal. Au point de vue

météorologique, cette montagne ne présente pas un moindre intérêt en raison de sa situation entre la zone des calmes polaires et le Pôle Sud, de son éloignement de toute influence perturbatrice produite par de grandes masses terrestres, enfin de sa grande altitude, qui en fait une station dominant tout le système de la circulation atmosphérique. »



Blizzard sur la Barrière.

CHAPITRE XII

NOTRE VIE HIVERNALE

SITUATION AVANTAGEUSE DE LA STATION POUR LES RECHERCHES SCIENTIFIQUES. – ORGANISATION DU SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE. – DESCRIPTION DES INSTRUMENTS. – VITESSE DU VENT. – TRAVAUX DU ZOOLOGISTE. – LA VÉGÉTATION DANS L'ANTARCTIQUE. – LA VIE AUX QUARTIERS D'HIVER. – LE QUART DE NUIT. – JEUX ET DISTRACTIONS. – UNE IMPRIMERIE ANTARCTIQUE.

Après l'ascension de l'Erebus, nous achevons nos préparatifs en vue de la longue nuit hivernale qui approche rapidement. Le premier travail urgent est la consolidation de la maison, afin quelle puisse résister aux blizzards de sud-est. Les plus minutieuses précautions sont prises pour éviter un accident ; s'il s'en produit, il ne pourra être imputé à la négligence. Cela fait, nous commençons les travaux scientifiques.

Chaque jour, David et Priestley partent de bonne heure et ne rentrent que fort tard. Leurs excursions, poursuivies dans un rayon de 4 à 6 kilomètres autour de la station, leur fournissent d'intéressantes récoltes, dont l'étude les empêchera de s'ennuyer pendant l'hiver.

Le grand glacier qui, à une époque antérieure, a rempli le *sound* Mc Murdo, a, en se retirant, déposé des blocs de granité de toutes tailles et de toutes couleurs autour du cap Royds et sur les pentes inférieures de l'Erebus. Les géologues se félicitent que les circonstances nous aient obligés à prendre nos quartiers d'hiver dans un lieu aussi intéressant à leur point de vue.

Murray, le zoologiste, est non moins satisfait. Tous les jours pour ainsi dire l'un de nous découvre un lac ou une mare. Bientôt, dans les environs immédiats du baraquement nous connaissons au moins une douzaine de ces petits bassins, autant de champs féconds pour les recherches de notre ami. Mawson étudie, lui, la structure et les formes de la glace et de la neige dans les lacs et sur les collines

voisines. Lorsque la mystérieuse aurore australe illuminera les nuits, notre camarade ajoutera à ses occupations l'étude de ce météore.

Les observations météorologiques avaient commencé avant l'ascension de l'Erebus. Une fois tout le monde rentré, un service régulier est organisé. Adams, notre météorologiste, est chargé de la lecture des instruments de 8 heures du matin à 8 heures du soir. De 10 heures du soir à 6 heures du matin, il est remplacé par le veilleur de nuit.

Les observations sont prises toutes les deux heures. Bien que je ne veuille pas faire ici un cours de météorologie, j'indiquerai en quoi elles consistent.

Les observations sur la température, le vent, la direction des nuages sont intéressantes, d'abord, comme termes de comparaison avec le climat des régions tempérées, ensuite comme documents pour la connaissance, encore fort incomplète, des phénomènes météorologiques dans l'Antarctique.

Au point de vue de cette branche de la science également, l'emplacement de nos quartiers d'hiver est excellent. En effet, nous pouvons enregistrer ici non seulement les changements qui affectent les couches inférieures de l'atmosphère, mais encore ceux qui se produisent dans ses couches supérieures. Le panache de fumée toujours flottant au-dessus de l'Erebus indique, en effet, la direction des courants à l'altitude de 4000 mètres.

J'ai acheté tous les instruments que la modicité de mon budget m'a permis d'acquérir. L'abri météorologique renferme un thermomètre à maxima, c'est-à-dire, un instrument indiquant la plus haute température survenue dans l'intervalle entre deux observations. Il est construit de telle sorte que le mercure, après avoir marqué cette température, ne puisse ensuite descendre. La lecture de l'instrument achevée, une secousse fait redescendre la colonne à la température actuelle de l'air. Le thermomètre est alors replacé dans la cage et se trouve prêt pour l'observation suivante.

Le thermomètre minima enregistre, lui, la plus basse température survenue entre deux lectures des thermomètres ordinaires.

Le mercure gelant à -39°, cet instrument est à alcool. Lorsque la colonne descend, elle entraîne un petit index noyé à sa surface. Si la température s'élève ensuite, l'alcool remonte, en laissant l'index au point auquel il était parvenu antérieurement. A l'aide de ces deux

instruments, nous notons la plus haute et la plus basse température de deux heures en deux heures.

En dehors de ces instruments, la cage contient des thermomètres secs et humides. Le premier donne la température de l'air au moment de l'observation. Nous nous sommes servis de thermomètres à alcool. Le thermomètre humide se compose d'un thermomètre ordinaire, dont la cuvette est entourée d'un petit morceau de mousseline trempé au préalable dans de l'eau et qui se congèle instantanément au contact de l'air. En raison de l'évaporation de la glace recouvrant la cuvette, ce thermomètre indique une température inférieure à celle accusée par le thermomètre sec, et proportionnelle à la quantité de vapeurs d'eau en suspension dans l'air. Pour assurer l'exactitude des observations, le thermomètre humide est changé toutes les deux heures. Sous un climat aussi rigoureux que celui de l'Antarctique, il est impossible de mouiller ce thermomètre avec une brosse, comme on le fait dans les climats tempérés : dans le transport de la maison à l'abri, l'eau se solidifierait immédiatement. Les indications des thermomètres sont contrôlées par un thermographe ou thermomètre enregistreur.

C'est un instrument très délicat composé de disques de métal, que les variations de la température de l'air font dilater ou contracter. A un levier relié à ces disques est attachée une plume imbibée d'encre, dont la pointe porte sur un tambour garni de papier gradué, et actionné par un mouvement d'horlogerie que l'on remonte à heure fixe, toutes les semaines. La plume trace ainsi une ligne qui s'élève ou s'abaisse suivant les oscillations de la température.

Ces instruments sont placés sous l'abri ou cage météorologique. Cet abri est construit de telle sorte que l'air y circule librement, sans que le vent puisse souffler au travers avec force, et de manière que les thermomètres n'y soient pas frappés directement par le soleil.

Sur le toit de la cage sont cloués deux morceaux de bois en croix, le plus long dans la direction du méridien ; une de ses extrémités marque le sud vrai et l'autre le nord vrai. A une hampe fixée sur le devant est attachée une girouette, dont la pointe prend la direction opposée à celle du vent. Au moyen de cet instrument et de la croix, on peut ainsi déterminer la direction de la brise. Pour en noter la force et la vitesse entre chaque observation, un anémomètre est installé sur l'un des montants de l'abri. Le nôtre, du type Robinson, consiste en un appareil de quatre palettes terminées par un

hémisphère, mobile sur un pivot en relation, par une série de dents, avec un cadran à deux aiguilles, comme celui d'une montre. Une révolution de la longue aiguille indique la distance de 5 milles (8040 mètres), celle de la plus petite note jusqu'à 500 milles (804 kilomètres). Cet instrument enregistre ainsi le nombre de kilomètres parcourus par le vent, dans l'intervalle de deux heures.

Dans les pays tempérés, les observations météorologiques n'offrent aucune difficulté. Dans l'Antarctique, singulièrement plus pénible est l'opération, lorsque le blizzard souffle et que le vent éteint la lampe de sûreté dont l'observateur est muni pour lire ses instruments. Si la lanterne est éteinte par l'ouragan, le malheureux météorologiste est obligé de regagner la maison pour la rallumer et de recommencer ensuite la lutte contre la brise. Pendant la longue nuit hivernale, afin de faciliter sa tâche, on essaya d'installer les phares de l'auto près de l'abri, mais la lumière qu'ils émettaient n'était pas suffisante.

En outre de la cage météorologique, une autre construction a été élevée au sommet de la plus haute colline voisine pour un anémomètre, de l'invention de Mawson, destiné à enregistrer la puissance des plus fortes rafales pendant un blizzard. Durant ces tempêtes, fréquemment il indiqua des vitesses de plus de 160 kilomètres à l'heure.

Un autre instrument intéressant est le nivomètre composé de fragment de tuyaux de poêle. Le récipient, rempli du produit de la chute de neige, est apporté dans l'habitation où on le fait fondre. Le **résultat** de l'opération donne la valeur en eau de la chute. Les observations de cette nature sont particulièrement importantes dans les **régions** antarctiques. De la somme des précipitations neigeuses et de l'évaporation dépend l'alimentation des vastes champs de neige et des glaciers qui couvrent cette région. La vitesse de l'évaporation est obtenue, en comparant les poids de cubes de glace et de neige de volume déterminé, suspendus en dehors de la maison, à l'abri de toute influence qu'elle pourrait exercer.

Dans notre habitation, nous avons un baromètre à mercure, que l'on observe également toutes les deux heures, et un barographe, instrument qui enregistre graphiquement les variations de la pression atmosphérique.

Chaque lundi matin, Adams change les papiers du thermographie et du barographe, et, chaque jour, il inscrit ses observations dans le

journal météorologique. Comme on le voit, notre camarade est très occupé.

Dès que la baie est recouverte d’une couche de glace suffisamment solide, Murray commence ses opérations en vue de capturer les animaux marins. A travers un trou, il descend au fond de la mer une nasse appâtée avec un morceau de pingouin ou de phoque. Par une ouverture ménagée au sommet, les animaux marins entrent dans l’appareil, et n’en peuvent plus ensuite sortir.

Après être resté plusieurs jours immergée, la nasse est remontée et son contenu versé dans un baquet rempli d’eau qui de suite est emporté à la hutte. Là, la première opération consiste à faire dégeler l’eau qui s’est solidifiée dans le court trajet de 400 mètres entre la côte et l’habitation. Les animaux, une fois dégagés, sont classés, tués à l’aide d’un produit chimique, puis mis dans des bocaux remplis d’alcool que l’on cachette hermétiquement. C’est seulement au retour en Angleterre que les collections seront étudiées. La nasse ne donnant pas de récolte assez abondante au gré de Murray, chaque fois qu’une crevasse s’ouvre dans la glace de la baie, il y plonge une petite drague et obtient ainsi des résultats bien meilleurs.

Pendant nos promenades, toujours nous ouvrons l’œil pour découvrir d’intéressants échantillons géologiques ou des spécimens de la flore. Grande est la joie de Murray, quand un jour nous lui rapportons une mousse ramassée dans un coin très abrité au delà de la baie de Derrière-la-Porte. Ce fut la seule plante que nous recueillîmes près de nos quartiers avant la nuit hivernale. Parfois encore nous récoltons un maigre lichen ou quelques algues, les seules traces de végétation que porte cette terre glacée. Combien plus abondante est la flore à la même latitude dans les régions arctiques ; là, on ne rencontre pas moins de dix-huit espèces de plantes florifères et même un saule rabougri.

Si la végétation terrestre est extrêmement pauvre, en revanche, les nappes d’eau situées autour du cap Royds contiennent une abondante flore. Pendant l’hiver, Murray, Priestley et David y recueillirent de nombreuses collections.

Après le retour de l’expédition de l’Erebus, commença le service d’hiver. Chaque nuit, à l’exception du cuisinier, à tour de rôle, l’un de

nous est chargé de la surveillance de la maison, des poneys et des chiens. La garde dure de 10 heures du soir à 9 heures du matin.

Le veilleur a pour mission de faire les observations météorologiques toutes les deux heures, d'entretenir le feu et l'appareil d'éclairage, en même temps de chauffer de l'eau pour le premier déjeuner. Heureux celui qui pour sa nuit de garde a la chance d'avoir de bon charbon ! Facilement il peut alors maintenir dans la maison la température réglementaire : + 4°, 4. Lorsque le sac contient principalement de la poussière, pour soutenir le feu on jette dans le poêle de gros quartiers de graisse de phoque. Ils flambent comme des allumettes, sans produire d'odeur. Le quart de nuit n'a rien de désagréable ; nous l'employons à laver notre linge, à ravauder nos chaussettes, à écrire et à accomplir toutes les petites besognes que nous ne pouvons exécuter pendant le jour. Plusieurs de nous occupent leur temps d'après un programme déterminé qu'ils remplissent scrupuleusement. Ainsi, un de nos camarades se complait d'abord dans une série de patiences, compliquées, en dégustant du café.

Après cela il relit ses lettres, écrit son journal et entame ensuite la lecture d'un pesant volume d'histoire.

Le ravaudage des chaussettes constitue une de nos grandes occupations. A la suite de chaque marche un peu longue, leurs talons ne sont plus qu'un large trou. Pour les raccommoder, les uns emploient du cuir, les autres de la toile, d'autres enfin une flanelle épaisse qui fait merveille. Vers la fin de l'hiver, tous nos vêtements étaient d'ailleurs en loques.

Au début, le quart de nuit était singulièrement laborieux. A cette époque, les poneys qui n'étaient pas encore habitués à leur écurie, se détachaient à chaque instant et brisaient tout ce qui se trouvait à leur portée. Heureusement, à la longue, ils s'accoutumèrent à leur installation.

Vers le milieu de l'hiver, plusieurs de mes camarades prirent l'habitude de se coucher tard, si bien qu'on introduisit l'usage de servir le thé vers 11 heures. David tenait beaucoup à ce souper et il le préparait pour ceux qui veillaient. D'autres se contentaient d'une tasse de lait chaud.

A 1 heure du matin, presque tous les habitants de la hutte reposent plus ou moins calmes. Quelques-uns d'entre nous ont le sommeil

agité et parlent en dormant. Les phrases qu'ils prononcent sont toujours soigneusement relevées par le veilleur qui les répète le lendemain au petit déjeuner. Parfois, pendant le repas, l'un de nous raconte lui-même son rêve ; si son récit présente de l'intérêt pour lui, il ne semble pas produire le même effet sur ses auditeurs.

5 heures du matin est le moment pénible pour le veilleur ; il doit alors lutter contre le sommeil, et faire appel à toute son énergie pour empêcher ses yeux de se fermer.

Quelques-uns d'entre nous cherchent des distractions dans l'élaboration de mets de choix. Marshall qui, avant le départ, a suivi un cours de cuisine, fait du pain et des gâteaux très présentables. La première fois qu'ils furent servis, notre camarade ne recueillit que des plaisanteries, mais il eut promptement sa revanche… : le lendemain l'assiette était vide.

A 7 h. 30, le cuisinier est debout, et Armytage ou Mackay va donner à manger aux poneys. A 8 h. 30 tout le monde est réveillé et se lève, après s'être étiré quelques instants. Si la température de la maison est descendue en dessous de zéro, c'est alors un concert d'imprécations contre le veilleur. En quelques instants, ceux d'entre nous qui dorment tout vêtus sont prêts, pendant que ceux qui se déshabillent pour passer la nuit endossent leurs vêtements tout froids. A 9 heures moins un quart, la table accrochée au plafond est descendue par les soins du chef de gamelle et, à 9 heures tapant, le déjeuner est servi.

Le *chef de gamelle* a des fonctions très absorbantes. Il met le couvert, garnit la table des sauces épicées destinées à réveiller les palais blasés, puis apporte les plats, les soucoupes pleines de bouillie et une cruche de lait. Pendant que les mâchoires jouent, règne le silence le plus profond. Tout à coup retentit l'ordre : « Retirez les bols ! » et les bols sont enlevés, à moins que ce ne soit « jour de fruits », c'est-à-dire que le second plat consiste en fruits conservés.

A 9 h. 35, le déjeuner est fini et les fumeurs allument leurs pipes. La table est alors desservie et hissée au plafond ; puis le *chef de gamelle* lave la vaisselle, aidé de son compagnon de chambre. Quelquefois des volontaires lui donnent un coup de main pour l'essuyer. Pendant ce temps, l'un de nous balaie la hutte ; afin de tenir les logements aussi propres que possibles, on se livre à cette opération trois fois par jour. Ensuite, on remplit de glace les

marmites pour obtenir la provision d’eau, on vide les cendres et on va chercher un sac de charbon. A 10 h. 30, le ménage est terminé et le chef de gamelle peut se reposer jusqu’à midi 45. Il a alors à préparer le thé qui est servi, avec une collation, vingt-cinq minutes plus tard. L’heure de ce repas est variable ; souvent il est retardé et même supprimé en raison des travaux scientifiques ou de toute autre besogne importante. A 4 heures, en tout cas, on prend de nouveau le thé et à 6 h. 30 a lieu le dîner, le plus important repas de la journée. Terminé vers 7 heures, il est suivi d’un troisième thé que l’on boit en fumant et en causant. A 8 h. 30 seulement le chef de gamelle a terminé sa journée et le lendemain un autre lui succède.

En plus de ces fonctions et de celles de veilleur de nuit que nous remplissons à tour de rôle, chacun en a de spéciales. Ainsi, tous les matins, après le déjeuner, Adams remonte les chronomètres et les compteurs et vérifie leur marche. Il fait ensuite ses observations météorologiques, puis sort son cheval, afin de prendre de l’exercice. S’il doit rester longtemps dehors, il charge un camarade disponible de l’observation suivante. Dans la matinée, Marshall donne ses consultations et ensuite va promener un poney. Wild, le magasinier en chef, est chargé d’ouvrir les boîtes de conserves et d’extraire de l’amas de neige, servant de garde-manger, le pingouin ou le morceau de phoque ou de mouton destiné au dîner.

Le premier déjeuner fini, Joyce donne leur pitance aux chiens ; après le retour du soleil, chaque matin, eut lieu une séance de dressage. Pendant ce temps, les savants continuaient leurs études sur le terrain et travaillaient à mettre au net leurs observations.

Pas une minute nous ne demeurions inactifs. Les mois d’hiver s’écoulèrent dans un travail acharné et non point à dormir comme l’avaient fait nombre d’expéditions précédentes. Aussi, jamais nous ne connûmes *l’ennui polaire*.

Le solstice de juin et les anniversaires des membres de notre petite colonie furent l’occasion de grandes fêtes. Avant la disparition complète du soleil, nous jouions au *hockey* et *au football* et, en tout temps, dans la maison, au bridge, au poker et aux dominos.

Pendant l’hiver, Joyce, Wild, Marston et Day composèrent un livre intitulé : *L’Aurore Australe,* le premier qui ait été écrit, imprimé, illustré et relié dans l’Antarctique. Grâce à la libéralité de MM. Joseph Causton et fils, nous possédions une imprimerie complète et le papier nécessaire pour le tirage d’un volume. Joyce et

Wild n'étaient pas complètement novices dans l'art de la composition et dans la manœuvre de la presse ; Marston, de son côté, possédait quelque lumière en matière de gravure et de lithographie.

Une fois notre installation achevée, Joyce et Wild montèrent la petite machine et trièrent les caractères, puis essayèrent leurs talents en composant divers manuscrits pour des camarades. Ces premiers essais furent laborieux ; une fois que nos potes avaient composé et corrigé une page, puis tiré le nombre d'exemplaires désiré, ils étaient obligés de distribuer le caractère. Grâce à leur persévérance, ils devinrent plus habiles et réussirent à imprimer deux pages par jour. Au début, Joyce et Wild éprouvaient de grandes difficultés à assurer l'adhérence du papier sur la forme et un encrage régulier. Pendant ce temps, Day préparait la reliure du livre avec du bois emprunté aux caisses d'emballage, tandis que Marston reproduisait les illustrations à l'aide de plaques d'aluminium, en se servant, pour le tirage, d'une presse ordinaire de gravure. Le sel contenu dans l'eau employée était pour lui une source de déboires. Quoi qu'il en soit, notre camarade réussit à obtenir des illustrations fort remarquables. *L'Aurore Australe* a environ cent vingt pages. Sa fabrication, non moins que sa lecture, furent une source appréciée de distractions pendant la nuit hivernale.



CHAPITRE XIV

LA NUIT POLAIRE

FURIEUX BLIZZARD. – DÉCOUVERTE DE ROTIFÈRES. – RÉSISTANCE DE CES ANIMAUX AU FROID. – OISEAUX ET PHOQUES. – DÉCOUVERTE D'UNE SERPULE À L'ALTITUDE DE 97 MÈTRES. – L'AURORE AUSTRALE. – MAGNIFIQUES EFFETS DE LUMIÈRE. – UNE OPÉRATION CHIRURGICALE. – EFFETS DES BLIZZARDS SUR LA TEMPÉRATURE. – CAPTURE DE DEUX LÉOPARDS DE MER.

Le 13 mars, éclata un effroyable blizzard. Sous les assauts du vent, la maison trembla comme une feuille, tandis que les objets laissés dehors furent entraînés au loin. Telle était la violence de la tempête quelle souleva des caisses pesant de 20 à 30 kilos. L'ouragan passé, de nouvelles précautions furent prises pour mettre tout à l'abri des tourmentes.

Ce jour-là, Murray trouva des animaux microscopiques vivants sur un *fungus* que renfermait un bloc de glace provenant d'un lac voisin. Cette découverte compte parmi les résultats zoologiques les plus importants que nous ayons obtenus. L'étude de ces infiniment petits, poursuivie par Murray, apporte une lumière nouvelle sur les conditions d'existence des êtres organisés dans un milieu soumis à des froids extrêmes et à des variations de température d'une énorme ampleur. Tous nous primes le plus vif intérêt aux rotifères récoltés par notre zoologiste et à ses expériences ; avec une véritable émotion nous observions ses efforts pour parvenir à tuer ces animaux. Après avoir soumis à une série de liquéfactions et solidifications l'eau contenant les infiniment petits, notre camarade les plongea dans une solution saline qui ne gelait qu'à -21°, 6. Les rotifères ne parurent pas s'en porter plus mal ; beaucoup survécurent même à une température de -76°. La lutte devenait âpre entre ces êtres microscopiques et le savant. Je dois ajouter que presque toujours elle se termina à la confusion du second.

Au milieu de mars, alors que le jour avait encore une durée de huit heures, des mouettes Skua s'ébattaient aux environs de la station. La

plupart des jeunes commençaient alors à voler ; parmi eux, il n'y avait que quelques retardataires. En revanche, à l'exception d'une trentaine, les pingouins d'Adélie avaient émigré. Sauf six, tous ces oiseaux avaient déjà fini de muer. Pendant la période de la mue, le pingouin ne va pas en mer chercher sa nourriture et semble vivre sur lui-même, n'absorbant que de la neige, en grande quantité il est vrai. Le 17 mars, après une bourrasque qui avait duré toute la nuit, quel ne fut pas l'étonnement de Murray de trouver la *rookery* presque vide. Il avance un peu et bientôt sous ses pas surgissent les oiseaux. Surpris dans leur sommeil par la neige, ils étaient demeurés sous la nappe qui recouvrait le sol ; seuls leurs becs dépassaient.

A cette époque, de nombreux phoques de Weddell s'ébattaient aux environs des quartiers d'hiver. Un jour, nous en vîmes un endormi dans l'eau ; seules, ses narines émergeaient. Autour du cap Royds, il y avait encore de l'eau libre ; toutefois la baie voisine de la station commençait à se prendre ; sur cette couche en formation apparaissaient de magnifiques fleurs de glace.

Parmi les trouvailles remarquables faites avant la disparition du soleil, je mentionnerai celle d'une serpule marine dans une moraine des pentes de l'Erebus, à 2 kilomètres et demi du baraquement et à 97 mètres environ au-dessus du niveau de la mer. Près de là, on recueillit également une terre jaune contenant des diatomées. Nous ne pûmes alors déterminer l'origine de ce dépôt aussi intéressant pour les géologues que pour les biologistes.

Vers la fin de mars, les phoques devinrent moins nombreux ; dès que l'un de ces animaux était signalé, immédiatement nous lui donnions la chasse.

A cette date, l'Erebus fut très actif ; il lançait des panaches de fumée jusqu'à une hauteur de 600 mètres au-dessus du cratère.

Fin mars également, les premières aurores polaires furent observées. Dès lors, chaque nuit, sauf pendant la pleine lune ou lorsque le ciel est couvert, nous jouissons de ce merveilleux spectacle. Tour à tour le météore flamboie, puis s'éteint pour reparaître ensuite plus éclatant, se déroulant en draperies, ou se déployant en arcs, ou encore se concentrant en auréoles ; attiré sans doute par la grande masse isolée de l'Erebus, tantôt il couronne son sommet, tantôt, au contraire, il étend sa brillante illumination sur ses pentes inférieures. Si beau et si varié est le spectacle, qu'au

premier cri annonçant l'aurore, tout le monde accourait pour admirer la splendeur du mystérieux phénomène.

A la fin du mois, la baie renferme encore de l'eau libre. Un jour nous y voyons un squale poursuivre un phoque.

Vers cette époque, nous creusons une tranchée dans la glace du lac Clair et, par cette ouverture, nous draguons des échantillons de boue et de *fungus* remplis d'organismes vivants.

Le commencement d'avril est marqué par de merveilleux couchers de soleil. Si les jours décroissent rapidement, les crépuscules deviennent, en revanche, de plus en plus longs. Aussi bien, toute la journée, le ciel est zébré d'arcs reflétant les couleurs du prisme, et traversé de nuages pourpre et or.

Sous cet éclairage, les cimes des montagnes de l'Ouest flamboient, tandis que la base est fondue dans une grisaille mauve. En août, lorsque la nuit hivernale approchera de sa fin, sans cesse nos regards se tourneront vers l'Erebus et vers les chaînes de l'Ouest, afin d'y découvrir les premières lueurs annonçant le retour du soleil. De même que ces hauts sommets sont restés illuminés quand la nuit couvrait déjà les basses régions, les premiers ils s'éclaireront dès que l'aube paraîtra. Comment, au moyen de mots, donner une idée des splendides colorations qui remplissent le ciel à l'approche de la nuit de quatre mois ? En vérité, les couchers de soleil antarctiques sont des poèmes de lumière. Le crépuscule, éclairé par une lune naissante, revêt notamment une sublime beauté. Au-dessus des nappes de neige d'une blancheur irréelle, les rochers détachent en vigueur leurs masses noires et ces contrastes heurtés produisent les effets les plus fantastiques.

En avril, presque chaque jour, brille l'aurore polaire. A plusieurs reprises, elle apparaît diversement colorée, passant d'un rouge sombre, à la base, à une teinte verdâtre au sommet.

Au début de ce mois, la température subit une baisse considérable ; les jours calmes, le thermomètre marqua souvent -40°.

Le 6 avril, Marshall amputa Brocklehurst de son orteil gelé au cours de l'ascension de l'Erebus. Une fois l'opération achevée, le patient fut transporté dans ma chambre, où il resta jusqu'au milieu de juin, époque à laquelle il put recommencer à marcher.

Du 8 au 11 avril, nous essuyâmes un de ces blizzards de sud qui furent si fréquents pendant l'expédition de la *Discovery*. Durant cette tourmente, la température monta très rapidement de -30°à -15°. Ce coup de vent eut pour effet de débarrasser de glace la baie et le *sound* Mc Murdo. Pourvu que ces bras de mer se couvrent bientôt d'une nouvelle couche solide ; sans cela, notre route vers le sud se trouverait fermée !

... La nuit est maintenant presque complète. Les dernières fenêtres ont été bouchées et nous ne sommes plus éclairés que par nos quatre becs à l'acétylène, qui répandent d'ailleurs une vive lumière dans toute la hutte.

Pendant notre séjour dans l'Antarctique, nous n'avons vu que deux léopards de mer. Tous les deux furent capturés. Le premier fut pris quelques jours après la disparition du soleil. Un phoque ayant été signalé près de la station d'hiver, comme nous avions besoin de viande fraîche et de graisse, Joyce partit aussitôt, armé d'un gourdin. Se trouvant en présence d'un léopard, il battit en retraite pour aller chercher une arme plus sérieuse. Ces animaux font tête à l'ennemi et, d'autre part, évoluent très rapidement sur la glace. Revenant avec un gros revolver, le chasseur trouva le léopard toujours à la même place. Telle est la vitalité de ce mammifère marin, qu'il fallut cinq balles pour l'abattre.

L'autre léopard fut tué, au printemps, après le retour du soleil, à 4 Km 500 environ de la hutte, sur la glace, devant le cap Barne.

... Vers le milieu d'août, dès qu'une lueur vague commence à paraître, les excursions furent reprises. Au cours d'une de ces sorties sur la presqu'île du cap Royds, nous trouvons, sous des projections volcaniques, une grande quantité *de fungus*. La flore de l'Antarctique étant fort pauvre, cette découverte présente un très grand intérêt. Quelques jours plus tard, à la suite d'un fort blizzard, des algues sont rejetées sur l'*icefoot*.


S
E
O
N

CHAPITRE XV

EXCURSIONS DE PRINTEMPS

DIFFICULTÉS DES EXCURSIONS AU PRINTEMPS. – RECONNAISSANCE PRÉLIMINAIRE DE LA GRANDE-BARRIÈRE. – LA HUTTE DE LA DISCOVERY. – ÉTAT DE LA NEIGE SUR LA GRANDE-BARRIÈRE. – 44 DEGRÉS EN DESSOUS DE ZÉRO. – TRANSPORT D'APPROVISIONNEMENTS À LA POINTE DE LA HUTTE. – ÉCOLE D'EXPLORATION ANTARCTIQUE. – VLTESSE D'ÉCOULEMENT D'UN GLACIER. – UNE ÉTAPE DE 37 KILOMÈTRES.

Après le solstice d'hiver, dès que les premières lueurs de l'aube, présage du retour du soleil, paraissent. Nous commençons les préparatifs de la campagne de printemps. Le plus tôt possible, il importe d'établir un dépôt de vivres dans le sud, en prévision de la marche vers le Pôle. Je voudrais l'installer à 160 kilomètres au moins de nos quartiers. Cette expédition nous permettra, en outre, de connaître l'état de la neige sur la Barrière en vue de l'emploi de l'automobile et servira à entraîner mes collaborateurs au pénible travail du halage des traîneaux. Cela est d'autant plus nécessaire que, si plusieurs de nous ont déjà la pratique de l'Antarctique, la plupart ne possèdent aucune expérience de la marche et du *camping* sur la neige ou sur la glace, par de très basses températures. Grâce aux exercices réguliers auxquels ils ont été soumis, et aux soins dont ils ont été entourés, les poneys sont maintenant en forme. Néanmoins, je ne les emmènerai pas dans les expéditions préliminaires. A quoi bon, sans nécessité, exposer nos précieux chevaux, alors qu'ils sont à peine suffisants pour le grand voyage vers le sud, d'autant qu'un froid intense et un temps toujours incertain, rendent très pénibles les excursions au printemps. Donc, pendant ces marches, nous halerons nous-mêmes les traîneaux.

Le Pôle, que nous nous proposons d'atteindre, est situé à 1415 kilomètres de nos quartiers d'hiver. Pendant le court été antarctique sera-t-il possible de couvrir cette distance aller et retour ? Pour éviter d'être pris par les glaces, le *Nimrod* ne pourra demeurer ici, après la

fin de février. D'autre part, nos traîneaux ne peuvent porter plus de trois mois de vivres. Aussi bien, je fixe le départ pour le sud au 28 octobre. Avant, ce serait exposer les poneys au froid terrible des nuits ; par suite, il ne servirait de rien de partir tôt ; les chevaux pourraient être mis hors de service, avant d'avoir couvert une bonne distance. De plus, le halage déterminant une abondante sudation chez ces animaux, par des basses températures ils se trouveraient exposés à des refroidissements dangereux pendant les haltes.

Le 12 août, je me mets en route, accompagné du professeur David et de B. Armytage. Ultérieurement, l'un et l'autre doivent prendre la direction d'escouades d'exploration, le premier vers le Pôle magnétique, le second dans les montagnes de l'Ouest.

Le soleil n'a pas encore reparu et le froid est très intense ; mais l'expérience acquise pendant l'expédition de la *Discovery* a prouvé que, même dans ces conditions, une expédition est possible.

Ce n'est pas, je dois l'avouer, sans regrets que nous quittons notre petite maison chaude et bien éclairée, pour affronter des températures très basses et une demi-obscurité. Ce sentiment est, il est vrai, tempéré par la satisfaction que j'éprouve à entrer en campagne.

Nous avons des vivres pour une quinzaine et 13 litres 5 de pétrole, le tout chargé sur un traîneau. 4 litres 5 d'huile suffisent pour trois hommes, pendant dix jours, dans les circonstances ordinaires. En cas de besoin, nous trouverons d'ailleurs des approvisionnements à la pointe de la Hutte. Nous emportons trois sacs de couchage pour un homme. Les sacs pour deux ou trois personnes sont plus chauds, leurs habitants pouvant se réchauffer mutuellement ; en revanche, ils offrent le grave inconvénient d'exposer une escouade entière à un mauvais sommeil, si un seul de ses membres est agité. Le soleil ne devant pas apparaître avant une dizaine de jours, nous avons endossé des vêtements très épais.

Au départ, le poney Quan tire notre traîneau. Arrivé au glacier situé au sud du cap Barne, à 8 kilomètres environ de la station, le ciel devenant menaçant, je le renvoie pour ne pas l'exposer à une tempête. Après cela nous halons nous-mêmes nos bagages. A mesure que nous avançons, le temps devient de plus en plus mauvais et par suite la marche de plus en plus lente. A 6 heures du soir, nous campons près de la crevasse engendrée par la marée sur la face sud

de la Tête-de-Turc. Malgré un froid d'environ -40°, nous dormons profondément.

Le lendemain matin, 13 août, après avoir traversé une large crevasse produite par une pression de la glace au nord de l'île de la Tente, nous nous dirigeons vers la Langue du Glacier. Sans difficulté, nous atteignons le sommet de cette digue par une pente de neige douce qui le relie à la banquise. Le dépôt établi par le *Nimrod* en ce point est en parfait état. Nous déjeunons sur le versant sud de la Langue, puis regagnons facilement la banquise. De ce côté, comme sur la face nord, s'ouvre une énorme crevasse. Elle est due à ce que la marée soulève davantage la glace de mer que cet appareil glaciaire et par suite détermine un décollement entre les deux masses.

Epuisés par le halage du traîneau auquel nous ne sommes pas encore habitués, nous devons nous arrêter à 6 Km 500 de la pointe de la Hutte, au nord du Roc-du-Château. Le thermomètre marque environ -43°. Par une pareille température, le maniement d'ustensiles en métal n'est ni facile ni agréable. Chaque contact occasionne une morsure de la gelée. Certaines personnes possèdent, il est vrai, une peau douée de propriétés particulières ; tel est le cas du professeur David qui peut toucher casseroles et fourneau sans dommage.

La lueur crépusculaire ne produisant aucune ombre, les aspérités de la glace demeurent invisibles ; aussi très nombreuses sont les chutes pendant cette marche.

Le 14 au matin seulement, nous atteignons les anciens quartiers d'hiver de la *Discovery*. J'éprouve un véritable plaisir à revoir ces lieux où j'ai vécu plus d'un an.

Voici le trou creusé dans la glace pour nous procurer les blocs nécessaires à l'approvisionnement en eau douce. Les traces des pics et des pelles sont encore très nettes sur ses bords. Voici plus loin une vieille caisse à moitié recouverte de glace. Je me souviens encore des circonstances dans lesquelles elle fut jetée par-dessus bord. Autour de la cabane, gisent des débris de toutes sortes : des peaux et des squelettes de phoques, des ossements de pingouins.

Nous montons ensuite à la Brèche d'où apparaît la seule nappe d'eau existant près de la pointe de la Hutte, une simple mare en comparaison des lacs du cap Royds. Au point de vue des études zoologiques et biologiques, l'emplacement de notre station est bien

préférable à celle des quartiers d'hiver de la *Discovery*. Par la Brèche nous découvrons la Barrière, la longue route blanche que nous suivrons prochainement. Cet inconnu m'attire ; il me tarde de partir pour dissiper les mystères du Pôle.

De là, nous gagnons le sommet de la colline du Cratère. La présence de traces glaciaires très nettes à son point culminant indique que, lors du maximum de la glaciation, ce relief, élevé de 335 mètres, a été entièrement recouvert. Ensuite nous grimpons le long de l'arête vers le Roc du Château, sur une distance de 6 Km 4 dans la direction du nord, afin d'examiner la constitution géologique de ce massif. Après quoi, nous descendons à la hutte de la *Discovery* pour y prendre un solide repas et nous y préparer à l'excursion projetée sur la Barrière.

Cette cabane ne m'a jamais paru ni gaie, ni agréable, alors qu'elle était animée par le va-et-vient d'un nombreux équipage ; combien plus triste elle est maintenant après un abandon de six ans ! C'est un véritable capharnaüm dépourvu de propreté. Le sol est jonché de charbon mêlé à des débris de toutes sortes, avec, le long des murs, de gros tas de neige, tandis que dans un coin sont empilées des caisses de biscuits et de boîtes de viande, de thé et de café.

Pas moyen de se chauffer ; le poêle a été emporté lors de l'évacuation. Nous commençons par nettoyer un coin et, avec les caisses de conserves, construisons un réduit. Cette hutte sera le magasin général de l'expédition du Sud, et cela pour deux raisons. Au cas d'une débâcle soudaine dans le *sound,* il deviendrait très difficile de transporter du cap Royds à la Barrière les approvisionnements nécessaires à notre groupe. En second lieu, cette cabane se trouve à 32 kilomètres plus au sud que nos quartiers d'hiver.

Le lendemain matin (15 août), nous partons à 9 heures. Après avoir traversé la nappe de glace unie qui recouvre le port d'hivernage, nous doublons le cap Armytage, entouré de crevasses et de monticules de pression, ce qui indique un mouvement récent dans le front de la Barrière. 4 Km 8 plus loin, nous passons de la banquise sur ce grand glacier. Poursuivant dans le Sud, nous couvrons, en huit heures, 18 kilomètres depuis la pointe de la Hutte. La surface de la Barrière est généralement ferme, mais en certains endroits, gondolée

de *sastrugi* et, dans d'autres, couverte de neige molle. Un pareil terrain ne me semble guère propice à l'emploi de l'automobile. Comme nous en avons déjà fait l'expérience, la machine ne peut parcourir sur la neige molle que quelques mètres au plus ; elle ne nous sera donc pas ici d'un grand secours. Le degré de consistance de la neige varie de kilomètre en kilomètre ; or, il serait trop long de changer les roues de l'auto, chaque fois que la nature de la piste change elle-même.

Quoique le temps soit beau, le froid est très intense. A 6 heures du soir, le thermomètre marque : -44°. Cette basse température transforme le pétrole en un liquide visqueux et blanchâtre. Dans la nuit, le thermomètre descend encore plus bas. Nous ne pouvons fermer l'œil, gênés par l'humidité dont les sacs sont pénétrés, une fois que nos corps les ont réchauffés.

Le lendemain matin (16 août), devant la menace d'un blizzard prochain, je décide de regagner rapidement la pointe de la Hutte pour ne pas nous exposer à quelque accident et compromettre le résultat final par une imprudence.

Nous prenons un déjeuner chaud, dont nous avons le plus grand besoin après une nuit passée à grelotter, et, à 8 heures du matin, nous partons. Marchant à toute allure afin de nous réchauffer, à 3 heures de l'après-midi nous arrivons à la cabane de la *Discovery,* heureux de retrouver ce gîte.

La Barrière, en hiver, ne nous dit rien qui vaille.

A peine de retour, le blizzard éclate et, pendant six jours, nous retient prisonniers. Nous employons nos loisirs à aménager la partie de la hutte où nous avons l'intention de nous installer ; avec un vieux balai découvert dans un coin nous nettoyons le sol, puis, au moyen de caisses empilées jusqu'au toit, nous construisons un réduit mesurant 6 mètres sur 3, dans lequel une table est installée. Au cours de cette excursion, mes deux compagnons ont fait leur apprentissage de la vie polaire et acquis une expérience qui leur sera précieuse par la suite.

Le 22 août, date de la réapparition du soleil, nous regagnons la station. En dépit d'une fraîche brise, agrémentée de rafales de neige, qui nous souffle dans le nez, nous parcourons sans arrêt 14 Km 400, jusqu'à la Langue du Glacier, où nous déjeunons. A 5 heures du soir, nous arrivons à la maison, ayant couvert 22 Km 5 dans l'après-midi.

Le principal résultat de cette excursion est de me convaincre que l'auto ne pourra nous rendre de grands services sur la Grande-Barrière et ne facilitera guère notre marche vers le Pôle.

Dans cette sortie, le professeur David et Armytage ont reçu le baptême du froid. Il importe qu'avant de se mettre en campagne, tous mes compagnons aient acquis quelque expérience de la tâche qui va leur incomber. Aussi, désormais, chaque semaine, une escouade se rendra à la pointe de la Hutte, avec un traîneau chargé. Ces voyages se ressemblèrent tous ; aussi je me borne à reproduire ici la relation d'une seule de ces petites expéditions.

Le 1er septembre, Wild, Day et Priestley partent pour la cabane de la *Discovery,* emportant environ 100 kilos de vivres destinés à l'approvisionnement de la caravane du Sud. Bien qu'une baisse barométrique annonce un changement de temps, je les laisse se mettre en route ; ils apprendront à se tirer d'affaires par la tempête. Après avoir déjeuné à l'île Inaccessible par un froid de -27°, nos camarades s'acheminent vers la Langue du Glacier. Le temps devient de plus en plus sombre ; en même temps un vent de nord très vif soulève des tourbillons de neige ; dans ces conditions ils prennent le parti de camper sur le revers méridional de la Langue. Le lendemain, en raison du mauvais temps, le départ ne put avoir lieu qu'à midi. Une heure et demie plus loin nos amis rencontrèrent de légers vents de sud coupés de calmes. Dans la zone de contact entre les brises de nord et celles de sud, la neige tourbillonnait en volutes, qui par moments atteignaient une hauteur de 12 mètres. A 4 h. 30 du soir, l'escouade parvenait à destination. Le thermomètre marquait alors : -40°.

Le lendemain matin, le retour ne pouvant être effectué en raison de la violence du chasse-neige, la petite troupe alla visiter le glacier de la Brèche sur lequel Ferrar et Wild avaient plantés, en 1902, des piquets pour mesurer la vitesse de l'écoulement de la glace. On constata alors que, durant ces six dernières années, ce mouvement avait été très faible. Le piquet du milieu s'était déplacé de 2 m. 40 et les deux autres, qui le flanquaient à droite et à gauche, de 1 m. 80 seulement. A midi, le vent ayant molli, l'escouade reprit la route du cap Royds, bien que le simoun neigeux fût encore très dense. Au retour elle retrouva, dans les mêmes parages qu'à l'aller, la limite entre la zone du vent de nord et celle du vent de sud. Craignant, avec ce temps couvert, de manquer la Langue du Glacier, nos amis prirent

trop à l’est, si bien qu’ils arrivèrent à 2 Km 5 environ au delà du dépôt. Ils s’acheminaient dans sa direction, lorsque d’épais tourbillons de neige, chassés par un vent violent de sud-est, les enveloppèrent. Ils décidèrent alors de traverser la Langue ; l’entreprise n’était pas facile ; à un mètre ou deux devant soi, on y voyait à peine. Après avoir failli culbuter dans un trou profond, la caravane atteignit le rebord septentrional de cette digue de glace, à un endroit où il formait un à pic d’au moins 12 mètres. Avançant, en tâtonnant avec son piolet le long de la falaise, Wild finit par rencontrer une pente de neige qui semblait devoir conduire facilement jusqu’à la banquise située en contrebas. A peine l’escouade avait-elle commencé la descente qu’elle perdait pied et roulait au bas du talus. Après cet incident, nos amis campèrent. Bientôt un blizzard se leva et la température remonta rapidement. Les sacs de couchage devinrent alors tout humides ; Wild et ses compagnons n’en dormirent pas moins profondément. Le lendemain matin, le temps s’étant éclairci, ils ralliaient la station.

Ces excursions fournissaient matière à nombre d’anecdotes, aussi au retour la conversation devenait très animée ; on discutait les procédés de halage, on critiquait le vêtement, le matériel, etc.

Dans ces allées et venues entre la station et la pointe de la Hutte, toutes les escouades éprouvèrent de très mauvais temps ; néanmoins nous n’eûmes à déplorer aucun accident.

Au début de septembre, avec Adams et Marshall, j’essayai d’accomplir en une seule étape le voyage à la pointe de la Hutte, soit 36 Km 8. Partis à 8 heures du matin, nous touchions au but, lorsqu’un blizzard s’éleva. Heureusement, je connaissais admirablement les lieux et, après nous être allégés de tous les bagages qui n’étaient pas strictement indispensables, nous arrivions au but, à 10 heures du soir, fourbus et à moitié gelés. Une soupe chaude, puis une bonne nuit nous remirent sur pieds. Je mentionne simplement cet incident pour montrer combien capricieux sont les éléments dans cette région inhospitalière.



CHAPITRE XVI

RECONNAISSANCE PRÉLIMINAIRE SUR LA BARRIERE

LIMITE DE CHARGEMENT DES PONEYS. – LES CHIENS. – L'AUTO PAR DES FROIDS DE 25 DEGRÉS. – DIFFICULTÉS DU HUILAGE. – TRENTE KILOMÈTRES EN AUTO SUR LA BANQUISE. -PRÉPARATIFS POUR LA RECONNAISSANCE SUR LA BARRIÈRE. – PREMIÈRE ÉTAPE EN AUTO. – DU 38 À L'HEURE. – 50°DE FROID. – ÉTABLISSEMENT DU DÉPÔT A. – TERRIBLE OURAGAN. – DÉPART DE L'ESCOUADE DAVID POUR LE PÔLE MAGNÉTIQUE.

Au milieu de septembre, une bonne quantité d'approvisionnements et de matériel se trouvait concentrée à la pointe de la Hutte, choisie comme base d'opération pour l'expédition vers l'extrême sud. Tandis que les hommes s'entraînent au pénible labeur du halage, chaque jour les poneys sont exercés à tirer les traîneaux sur la banquise, entre la station et le cap Barne. Ces expériences sont tout à fait satisfaisantes. Nos chevaux justifient pleinement la confiance que j'ai placée en eux. Afin de déterminer la charge maxima qu'ils peuvent haler, je les attelle à des traîneaux portant des poids différents. Ces épreuves montrent que la limite de chargement est de 292 kilos par poney. Si ces animaux étaient surchargés, ils avanceraient lentement ; par suite, nous ne retirerions pas grand avantage de leurs services. Pour réussir dans notre entreprise, il importe de ne pas surmener notre cavalerie dès les premières étapes.

La mort des quatre poneys survenue après notre arrivée a diminué singulièrement mes moyens d'action. Avec un train d'équipage aussi réduit que celui dont je dispose actuellement, je ne pourrai prendre la quantité de vivres que je me proposais d'emporter.

Nos chiens, quoique formant un imposant attelage, bien entraîné, ne me paraissent pas susceptibles d'emploi dans notre raid vers le sud, en raison de la fréquence des tempêtes sur la Grande-Barrière.

Ces animaux, refusent d'avancer lorsque le vent leur chasse dans le nez des tourbillons de neige.

En mai, Day avait démonté le moteur de l'automobile, opération qui ne fut pas précisément facile par une température de 18°en dessous de zéro. Puis, toutes les pièces, une fois nettoyées, avaient été rangées dans une des caisses pour l'hiver. Le 14 septembre, lorsque le jour commença à augmenter, il remit tout en place. Le montage eut lieu par 23°en dessous de zéro.

Un premier essai ayant démontré la nécessité d'alléger le véhicule, Day se mit au travail et, quelques jours plus tard, il ne restait plus sur le châssis que le siège du mécanicien. Même par des basses températures, le moteur ne donna aucun déboire. La chambre de mélange des gaz, et les tubes d'amenée de l'essence étaient chauffés, à l'endroit précis où se fait l'arrivée dans le carburateur, au moyen d'un petit récipient de pétrole adapté autour du carburateur juste au-dessous de la gorge. Une fois l'allumage obtenu, après quelques tours de manivelle, la machine se mettait en marche. Le réservoir à pétrole contenait 103 litres et alimentait le carburateur au moyen d'une petite pompe à main. En raison du froid qui déterminait la congélation de l'eau et des acides, l'allumage ne pouvait être produit par un accumulateur, en revanche le magnéto fonctionnait bien. La voiture possédait un distributeur automatique pour huiler la manivelle ; mais, l'huile se solidifiant dans les tubes, nous prîmes le parti de huiler simplement la manivelle, tous les huit kilomètres. L'huile lourde ordinaire épaississant à la température -6°, 6 et se congelant à -17°, MM. Price et Cie nous en ont fourni une qui demeure fluide même par des froids de -34°.

La transmission se faisait au différentiel par un cardan doublé de cuir ; et la boîte de vitesses qui était placée très bas, comportait quatre vitesses avant et une arrière.

La première fois que Day essaya de mettre la voiture en marche, il ne put démarrer, le cuir ayant adhéré au métal, par l'effet de la congélation. Il dut par suite chauffer les pièces et ensuite les éponger soigneusement.

Nous avions des roues de différents types ; celles du type ordinaire munies d'antidérapants à chaînettes pour éviter le patinage donnèrent les meilleurs résultats. Par des températures de -34° 4, les antidérapants devenaient tout à fait durs ; ils ne produisirent aucune panne, même sur la glace raboteuse.

Le 19 septembre, l’auto monté par Day, Brocklehurst et Adams part, avec un traîneau en remorque chargé de 337 kilos, pour établir un dépôt à la Langue du Glacier. Il souffle une âpre brise et le thermomètre marque -23°. Jusqu’à l’île Inaccessible, située à 12 Km 8 de la station, la machine roula facilement sur la banquise. Mais, à partir de là, elle enfonça profondément et s’arrêta dans des *sastrugi*. A 1600 mètres plus au nord, ces vagues de neige étant moins nombreuses, on poussa la voiture de ce côté, et sur ce terrain elle parvint jusqu’à 400 mètres de la Langue du Glacier. Plus loin, la neige étant de nouveau très molle, les hommes halèrent le traîneau jusqu’au dépôt. Le retour s’effectua très facilement, en suivant la piste tracée à l’aller. La distance totale couverte par l’auto ce jour-là s’éleva à 48 kilomètres au moins, et sa vitesse varia de 4 Km 8 à 24 kilomètres à l’heure. Parti à 9 h. 30 du matin des quartiers d’hiver, le convoi rentra à 6 h. 45 du soir. En une journée, l’auto avait accompli une besogne qui dans des circonstances ordinaires eût occupé six hommes pendant deux ou trois jours.

Dans ces camionnages, la grosse difficulté était d’amener la voiture de la station sur la banquise. Après lui avoir fait descendre une pente de 45°, il fallait ensuite franchir une série de crevasses souvent bordées de glace accidentée et de monceaux de neige. Contre ces obstacles, quelquefois, l’auto venait buter et, pour le faire démarrer ensuite, le concours de toute notre petite troupe était nécessaire.

Il était impossible de laisser la machine sur la glace, de crainte qu’elle ne fût avariée par les blizzards.

Vers le milieu de septembre, nous commençons nos préparatifs pour aller établir un dépôt à 185 kilomètres au sud de la pointe de la Hutte. Je n’y laisserai que du maïs pour les chevaux. Si, plus tard, nous ne pouvons retrouver ce dépôt, la perte de cet approvisionnement sera moins grave que celle de vivres destinés à notre propre alimentation. Il peut arriver qu’à la suite d’abondantes chutes de neige les caisses soient ensevelies ou que les piquets dressés pour indiquer leur emplacement soient renversés par le vent. Je choisis comme compagnons : Adams, Marshall, Wild, Joyce et Marston. Pour les raisons indiquées plus haut, nous ne prenons ni chiens ni chevaux. Nous emportons deux tentes et deux sacs de couchage pour trois hommes chacun. M’attendant à éprouver des températures très basses, j’ai choisi ces sacs dans lesquels les

dormeurs se tiennent mutuellement chaud. A tous les autres points de vue dans les longues explorations, les sacs pour un seul homme sont préférables. Une fois l'étape finie, chacun peut alors se retirer en quelque sorte chez soi et s'y accommoder comme bon lui semble.

22 *septembre*. – Nous nous mettons en route avec une charge de 459 kilos. La première partie de l'étape est accomplie en auto, avec les traîneaux en remorque à la vitesse de 9 Km 6. Arrêtée au delà de l'île Inaccessible par la neige molle, la voiture revint ensuite aux quartiers d'hiver en vingt minutes, faisant ainsi du 38 à l'heure.

Nous attelant aux traîneaux, nous nous dirigeons vers la cabane de la *Discovery* où nous passons la nuit. Trois de nos jeunes chiens nous ont suivis. S'attachant aux pas de Joyce, leur père nourricier, ils ont refusé de rentrer avec l'auto. Après avoir dévoré une bonne ration de viande et de biscuits, ils s'installent pour la nuit dans un coin de la hutte. Ne pouvant prendre ces pauvres petites bêtes avec nous sur la Barrière, nous les enfermons dans la cabine, en laissant à leur disposition une bonne quantité de biscuits et plusieurs boîtes de viande. Les monceaux de neige accumulés le long des murs leur fourniront amplement de quoi se désaltérer.

Le voyage sur la Barrière fut rendu singulièrement pénible par un abaissement extrême de la température. Le thermomètre descendit jusqu'à 50°en dessous de zéro ; avec cela, nous subîmes plusieurs ouragans. Comme nous nous trouvons sur un terrain déjà exploré par la précédente expédition, il est inutile d'entrer dans le détail de nos épreuves. Un premier blizzard nous assaille au sud de l'île Blanche. Partis malgré une brise très âpre, à 10 heures la violence des rafales et l'épaisseur des tourbillons de neige nous obligent à camper. Espérant pouvoir bientôt poursuivre notre route, nous ne dressons qu'une tente ; mais, le vent *forçant* de plus en plus nous renonçons à continuer l'étape et installons le second abri. Ce n'est que le lendemain matin 26 que nous pouvons repartir.

Un peu au nord de la colline Mina, nous rencontrons des zones dépression où le glacier est tout disloqué. Par bonheur, dans ces passages difficiles, le temps est clair. La traversée de cette région ne va pas sans de nombreuses chutes dans des crevasses. Grâce au harnais du traîneau qui nous retient suspendus au-dessus de ces gouffres, elles n'ont point de conséquence grave. Adams, Marshall et

Marston, qui font leur début sur les glaciers, s'habituent vite à ces mésaventures.

Pendant cette excursion, Marston exécuta des croquis fort intéressants. Par le froid très vif qui régnait alors et qui interdisait à l'artiste de quitter ses lourdes mitaines, le maniement du crayon et du pinceau était singulièrement difficile. Néanmoins, Marston réussit à souhait une belle collection d'études véritablement flamboyantes. Le ciel brillait alors des plus merveilleuses colorations, et neiges et glaces revêtaient des teintes d'une délicatesse infinie, que ceux qui n'ont jamais vu les féeriques couleurs des paysages polaires, ne peuvent se représenter.

Le dépôt A, comme nous l'appellerons désormais, fut établi le 6 octobre par 79° 36' de latitude sud, et 168°de longitude est de Greenwich, soit à 222 kilomètres de nos quartiers d'hiver. Aucune terre ne se trouvant en vue, pour marquer son emplacement, nous plantons un traîneau surmonté d'un haut bambou garni d'un pavillon noir. Nous laissons là un récipient de pétrole et 75 kilos de maïs. Avant ce dépôt, nous en installons un second, peu important, contenant seulement un sac de provisions pour les chevaux ; par la suite, nous ne pûmes jamais le retrouver.

Pendant la retraite, le temps fut atroce et la température très basse.

Pour éviter les crevasses, nous inclinâmes vers lest. L'état disloqué de la Barrière dans ces parages est dû à ce que la glace est gênée dans sa libre expansion, d'une part par la colline Minna, et de l'autre pressée qu'elle est par les glaciers qui descendent du mont Discovery.

Au retour, comme à l'aller, des blizzards retardèrent notre marche. N'ayant emporté que vingt jours de vivres, dès qu'une embellie se produisait, nous doublions l'étape, afin de regagner le temps perdu.

Au sud de l'île Blanche, nous fûmes assaillis par un véritable ouragan. Nous étions en route depuis une heure et demie, lorsque le vent de sud acquit une violence terrible. En tête, quatre hommes frayaient la voie au traîneau, tandis que deux autres le retenaient par derrière ; malgré cette précaution, souvent le véhicule glissait en avant trop rapidement et venait culbuter la tête de colonne. En même temps que le vent redoublait, les tourbillons de neige devenaient de plus en plus épais et empêchaient de distinguer quoi que ce soit à 8 à 10 mètres devant soi.

Juste au moment où le blizzard atteignit son paroxysme, des ponts de neige s'éboulèrent sous nos pas ; nous nous étions fourvoyés au milieu d'un dédale de crevasses ! Dans ces conditions, il ne nous restait d'autre ressource que de camper immédiatement. Telle était la force de la tempête, que plus d'une heure et demie de travail fut nécessaire avant de réussir à dresser les deux tentes.

Nous avions le visage couvert d'un masque de glace formé par la neige que la tourmente nous avait lancée à la figure, et plusieurs de nous furent cruellement mordus par la gelée.

Pendant trente heures de suite, l'ouragan nous bloqua ; le 13 octobre enfin, nous pûmes rallier la pointe de la Hutte.

Sur vingt et un jours qu'avait duré le voyage, seulement pendant quatorze et demi nous avions pu marcher. Au retour, pour regagner le temps que nous avaient fait perdre les blizzards, nous fîmes des étapes très longues, couvrant jusqu'à 40 kilomètres en un jour.

A la pointe de la Hutte, nos jeunes chiens nous accueillirent avec des transports de joie. Dès qu'ils nous entendirent, ils aboyèrent pour attirer notre attention, et, aussitôt la porte ouverte, ils nous souhaitèrent la bienvenue à leur manière. Pauvres petites bêtes ! Elles s'étaient sans doute fort ennuyées dans leur solitude ; loin d'avoir souffert, elles avaient engraissé.

Le lendemain, 13 octobre, nous nous acheminons vers les quartiers d'hiver. A 2 Km 5 au sud du cap Barne, nous avons la bonne fortune de rencontrer l'automobile. Immédiatement les traîneaux sont attelés à la machine et nous rentrons triomphalement en voiture à la station.

En vingt-deux jours, nous avions couvert 514 kilomètres. Affamés et fatigués, combien nous apprécions le confort de notre maison bien chaude et bien éclairée !

Pendant mon absence, le professeur David, Mawson et Mackay, sont partis vers le nord pour essayer d'atteindre le Pôle magnétique austral. J'avais invité David, qui est chef de cette escouade, à se mettre en route le 1er octobre, en tout cas aussitôt après cette date, dès que la température et les circonstances le lui permettraient.

Le 25 septembre, l’auto avait transporté 380 kilos d’approvisionnements destinés à ce groupe au milieu du *sound* Mc Murdo, à 22 Km 4 de la station. Une zone de *sastrugi* avait empêché la machine de pousser jusqu’aux îles Dinley, comme on l’avait espéré. Dans cette région, la profondeur des sillons atteignait 0 m. 60 et, dans la neige molle qui les remplissait, les roues enfonçaient sans réussir à démarrer. En revanche, la voiture avait pu traverser des fentes de la banquise, notamment une crevasse large de 0 m. 60.

Après plusieurs jours de mauvais temps, le 3 octobre, l’auto repartit avec une nouvelle charge d’approvisionnements, escorté de David, Day, Priestley et Mackay. Cette excursion fut marquée par plusieurs petits accidents. Priestley eut un ongle retourné, le professeur un doigt contusionné par une roue d’avant, et Mackay le poignet endommagé par la manivelle de mise en marche. Pendant deux heures, une crevasse, ouverte en travers de la route, arrêta l’auto ; dans une autre fente, les roues avant tombèrent, alors que la vitesse était de 19 kilomètres à l’heure.

Le 5 octobre, l’escouade du professeur David quitta la station. Après avoir chargé les approvisionnements déposés pour elle au milieu du *sound* Mc Murdo, elle poursuivit sa route le long de la côte de la Terre Victoria. Les cinq premiers kilomètres de son long voyage, elle les parcourut commodément en auto. Le temps devenant menaçant et la température s’abaissant rapidement, le mécanicien ne jugea pas prudent d’aller plus loin. Malgré sa blessure au poignet, Mackay suivit David et Mawson. Il n’avait rien voulu entendre et avait refusé énergiquement de se faire remplacer.



CHAPITRE VXII

PREPARATIFS DE DEPART POUR LE POLE

COMPOSITION DE LA RATION. – APPROVISIONNEMENTS. – EMBALLAGE. –. VESTIAIRE. – MATÉRIEL DE CAMPEMENT ET DE CUISINE. – INSTRUMENTS SCIENTIFIQUES. – APPROVISIONNEMENT POUR LES CHEVAUX. – INSTRUCTIONS LAISSÉES POUR LA RECHERCHE DES ESCOUADES D'EXPLORATION.

Le départ pour l'extrême sud étant fixé au 29 octobre, dès mon retour aux quartiers d'hiver, les préparatifs sont activement poussés. Dans cette expédition, j'emmènerai trois compagnons et emporterai des vivres pour quatre-vingt-onze jours. Avec ces approvisionnements, le matériel de campement et le reste des bagages, j'arrive au poids maximum fixé pour la charge des poneys.

Mon programme primitif comportait l'exploration de la partie orientale de la Barrière, vers la Terre du Roi Edouard VII, en vue de reconnaître la nature de cet énorme appareil glaciaire et les terres situées à l'est. La perte de la moitié de ma cavalerie m'oblige à renoncer à ce projet et à n'organiser que trois expéditions, l'une vers le Pôle géographique, l'autre vers le Pôle magnétique et la troisième dans les montagnes de l'Ouest à l'effet d'étudier leur constitution géologique.

Comme compagnons, j'ai choisi Adams, Marshall et Wild. Une escouade auxiliaire nous accompagnera pendant quelque temps pour nous prêter main-forte dans la traversée de la zone accidentée située en avant de la colline Minna.

Quels regrets de ne pouvoir employer l'auto sur la Barrière ! Les essais faits autour de la station ont prouvé qu'il ne peut avancer sur la neige molle. Or, la reconnaissance, entreprise au printemps pour aller établir le dépôt A, nous a révélé la présence sur le glacier, d'une épaisse couche de neige sans consistance, beaucoup plus puissante

que celle qui le recouvrait en 1902. Dans les conditions que présente actuellement la Barrière, aucun véhicule ne pourrait y rouler. Les roues s'enfonceraient progressivement et la carrosserie arriverait finalement à hauteur de la piste. Toutes les modifications que nous avons apportées à l'auto n'ont abouti à aucun résultat pratique appréciable. L'emploi de patins sous les roues avant, actionnés par les roues motrices, aurait peut-être pu permettre de traverser quelques nappes de neige poudreuse, mais cet engin n'aurait pas fonctionné sur la glace.

L'approvisionnement de l'escouade du Sud a été établi sur des bases scientifiques. Après que Marshall eut déterminé la teneur de nos divers aliments en carbone, le poids de la ration quotidienne fut fixé à 963 grammes. Pour quatre-vingt-onze jours et pour quatre hommes, cela faisait un total de 350 kilos. La base de nos repas consistera en biscuit et en pemmican. Nos biscuits ont été fabriqués avec de la farine de froment additionnée de 25 pour 100 de *plasmon* [20]. D'après l'analyse à laquelle ils ont été soumis, ils ne contiennent pas plus de 3 pour 100 d'eau. Le pemmican livré par la maison de Beauvais, de Copenhague, est composé de bœuf de première qualité, séché et pulvérisé, avec une addition de 60 pour 100 de graisse de bœuf. Sa teneur en eau est insignifiante. Dans les expéditions polaires, il importe que les aliments soient aussi peu hydratés que possible, afin de diminuer leur poids mort.

Le tableau suivant donne la composition de nos rations quotidiennes, tant que fut maintenu le régime des rations entières :

	Grammes
Pemmican..	212
Enter gencyration [21]...........................	42,5
Biscuits..	453,4
Fromage et chocolat..........................	56,6
Cacao..	19,8
Plasmon...	28,3
Sucre..	121,8
Avoine ou gruau.................................	28,3
	— — — — — —

962,7

Le thé, le sel et le poivre ne sont pas compris dans ce poids. Chaque jour nous emploierons 56 gr. 6 de thé. Sur les rations de biscuits, chaque semaine on prélèvera 1 810 grammes destinés à être trempés dans le *koosh* [22].

Nos approvisionnements comprennent les quantités suivantes de chaque article :

	Kilos	Hectos
Pemmican..........................	77	3
Emer gencyration............	15	4
Biscuit................................	164	8
Fromage.............................	10	3
Chocolat.............................	10	3
Cacao.................................	7	1
Plasmon.............................	10	3
Sucre.................................	44	3
Gruau................................	10	3
	350	1

La provision de thé se compose de 4 kilos 5 ; à la pointe de la Hutte nous y joignîmes une boîte d'une livre [23] prise dans la cabane de la *Discovery*. La consommation du sel est fixée à 56 gr. 6 par semaine et par homme, et celle du poivre au même poids, pour une quinzaine.

Les biscuits sont emballés dans des boîtes en fer-blanc de 11 kilos 3. Le poids de chaque biscuit est 32 gr. 3. Tous les autres articles sont placés dans des sacs de calicot, contenant la consommation d'une semaine. Ces sacs sont à leur tour enfermés au nombre de deux dans d'autres plus grands.

L'excursion accomplie au printemps nous a démontré qu'il est possible d'affronter de très basses températures sans de lourdes vareuses. Pour se protéger de froids intenses, de chauds gilets de laine et des vêtements de dessus imperméables au vent suffisent. Le vestiaire de chaque membre de l'escouade du Sud comprend les effets suivants :

Un pantalon de laine *pyjama ;*
Un tricot de laine ;
Une chemise de laine ;
Un guernesey de laine ;
Deux paires de chaussons épais ;
Une paire de mocassins ;
Un bourgeron en burberry ;
Un balaclava ;
Une coiffure en burberry ;
Des moufles de laine ;
Des moufles en fourrures.

Les effets de rechange de chaque homme sont enfermés dans un sac et pèsent environ 7 kilos 7. Chaque sac contient :

Une jaquette de nuit *pyjama ;*
Un pantalon de rechange *pyjama ;*
Huit paires de chaussons de laine ;
Trois paires de mocassins ;
Une provision de *Sennegrœss ;*
Trois paires de gants en laine ;
Une coiffure de rechange, en laine ;
Une paire de brodequins garnis de clous ;
Une paire de moufles en laine ;
Deux paires de conserves, l'une de verres fumés, l'autre de verres colorés ;
Une lanière pour les moufles et les mocassins ;
Un pavillon de traîneau ;
Du tabac et des allumettes.

Le sac renferme, en outre, du fil, des aiguilles et des pièces de burberry pour les rapiéçages. Notre matériel comprend :

Deux tentes, avec montants et plancher en toile, chacune pesant 13 kilos 5 ;
Quatre sacs de couchage du poids de 4 kilos 5 chacun ;
Deux lampes *Primus* avec pièces de rechange ; 58 litres 5 de pétrole ;
4 litres 5 d'esprit de bois ;
Deux grands coutelas ;
Un revolver de 450 avec 12 cartouches, pesant 1 kilo 8 ;
Quatre piolets de 1 kilo 3 chacun ;
Deux pelles de 2 kilos 7 chacune ;

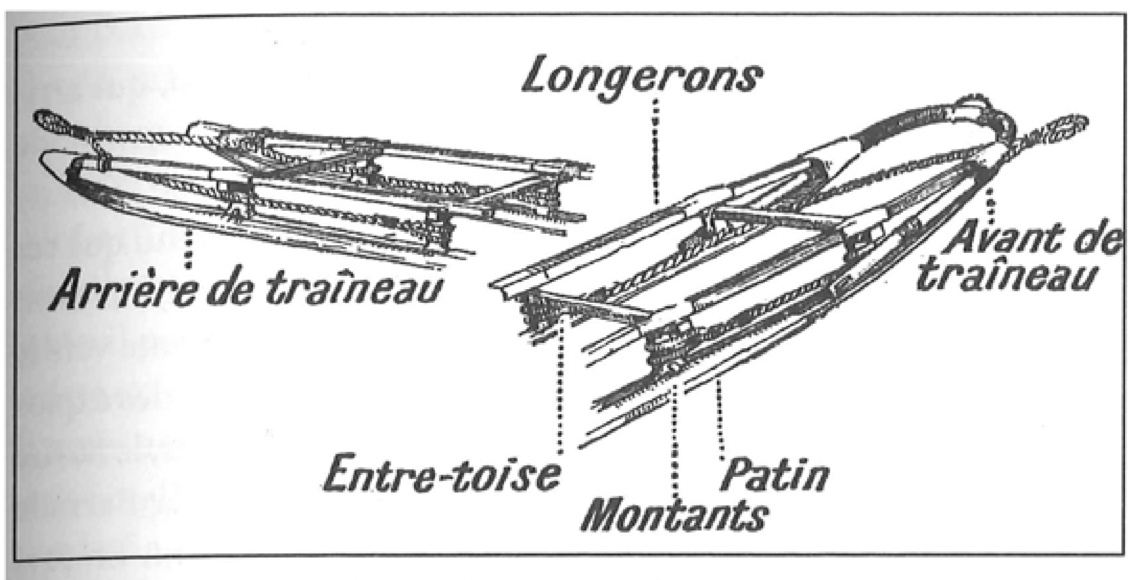
Huit bambous de 4 mètres ;
Huit pavillons pour repérer les dépôts ;
Deux taximètres pour les traîneaux ;
Quatre couvertures pour les chevaux ;
Des longes en fil de fer ;
Quatre musettes pour les chevaux ;
Des courroies de rechange et des rivets pour réparer les harnais ; Des rouleaux de corde de chanvre passés à la créosote ;
Des cartes ;
Une corde d'alpiniste longue de 18 mètres ;
Deux *Union Jacks* (le pavillon de la Reine et un autre) ;
Un étui de cuir contenant des timbres de L'*Union Jack* et des documents à laisser au point le plus au sud que nous atteindrons.

Adams, Marshall et moi, avons chacun un grand couteau de poche.

Le matériel scientifique, qui a du être réduit au strict minimum, consiste en :

Un théodolite de 3 pouces avec son pied ;
Trois compteurs ;
Trois boussoles de poche ;
Six thermomètres ;
Un hypsomètre et deux thermomètres ;
Un appareil photographique et trois douzaines de plaques (quarts de plaques) ;
Une caisse d'instruments topographiques ;
Deux compas prismatiques ;
Un sextant avec horizon artificiel ;
Deux volumes des *Instructions pour les voyageurs* publiés par la Société de Géographie de Londres ;
Une carte et du papier de réserve ;
Enfin une pharmacie portative.

Tous ces bagages sont chargés sur quatre traîneaux de 3 m. 30 et solidement amarrés au moyen de courroies. Deux coffres installés aux extrémités de chaque véhicule renferment les instruments, l'huile, les lampes, les articles de pharmacie et de chirurgie et autres menus objets. Au couvercle de l'un deux est attaché le fourneau de cuisine.



MODÈLE DE TRAINEAU DE L'EXPÉDITION.

Sur la Barrière, la nourriture des chevaux consistera en maïs, préparation *Maujee* et fourrage comprimé. La ration quotidienne de chaque cheval est de 4 kilos 5 et le poids total de l'approvisionnement pour la cavalerie s'élève à 405 kilos. Le maïs et le *Maujee* sont enfermés dans des sacs en toile du poids de 16 kilos chacun.

En mon absence, Murray aura le commandement de la station. Je lui laisse des instructions pour toutes les éventualités possibles et imaginables. Il devra faciliter à Priestley l'étude géologique des pentes septentrionales de l'Erebus. D'autre part, au commencement de décembre, Armytage, Priestley, Brocklehurst établiront un dépôt pour l'escouade du Nord, puis exploreront les montagnes de l'Ouest. Toutes les observations scientifiques seront poursuivies régulièrement. En outre, des vivres devront être transportés à la Langue du Glacier et à la pointe de la Hutte, pour le cas où une débâcle du *sound* Mc Murdo nous couperait la retraite vers les quartiers d'hiver.

Le 15 janvier, un groupe ira établir un dépôt au large de la colline Minna afin de faciliter notre retraite vers le nord. Cette petite expédition sera dirigée par Joyce. Ce dépôt installé, il retournera à la pointe de la Hutte, y rechargera son traîneau, puis reviendra à la colline Minna nous y attendre jusqu'au 10 février. Si, à cette date,

nous n'avons pas paru, Joyce ralliera la pointe de la Hutte et ensuite le navire.

En cas de débâcle dans le *sound* Mc Murdo, le *Nimrod,* qui arrivera dans les derniers jours de décembre ou au commencement de janvier, ira surveiller le retour des escouades du Nord et de l'Ouest ; il visitera notamment la pointe du Beurre, où il est convenu que ces groupes signaleront leur présence. Si le professeur David, Mawson et Mackay n'ont pas rallié le 1er février, le *Nimrod* fera route vers le port de Granité et recherchera dans ces parages les traces des explorateurs. Au cas où ses investigations seraient infructueuses, le navire les poussera au nord jusqu'au revers septentrional de la Barrière Drygalski, en serrant la côte de très près et en la fouillant. En tout cas, le 10 février au plus tard, le *Nimrod* devra rallier la station. A cette date, si l'escouade du Sud n'a pas encore reparu, le navire repartira à la recherche de David en explorant de nouveau la côte. D'après mes prévisions, je ne rejoindrai pas la station avant la seconde semaine de février. A cette époque, les hommes demeurés aux quartiers d'hiver devront surveiller la Langue du Glacier entre midi et une heure du soir. Dans le cas où nous serions en détresse, nous ferions des signaux de ce point et à cette heure. Si la débâcle s'étendait au-delà de la Langue du Glacier, le *Nimrod* irait jusqu'à la pointe de la Hutte et, de là, des escouades partiraient à notre rencontre. Entre temps, les collections et l'outillage devront être embarqués. Dans une expédition comme celle que je vais entreprendre toutes les éventualités doivent être prévues, y compris celle de ma disparition. Voici donc les instructions que je laisse à Murray :

« Si, le 25 février, je ne suis pas de retour, vous ferez débarquer du charbon et des provisions pour un an et pour sept hommes. Vous choisirez trois compagnons parmi les volontaires qui se présenteront pour un second hivernage. Si personne ne s'offre, ce qui me paraît improbable, vous désignerez vous-même ces trois hommes. Vous leur donnerez pour instructions de rechercher, l'été suivant, l'escouade du Sud sous le 168°méridien. En vue de faciliter l'œuvre de ce groupe, les chiens resteront aux quartiers d'hiver. J'abandonne à votre initiative le choix de tous les moyens que vous jugerez utiles pour l'exécution de cette mission…

« Au cas où j'aurais disparu et où J. -B. Adams reviendrait du sud, je le charge du commandement de toute l'Expédition ; à cet effet, je lui laisse des instructions particulières.

« Le 1er mars le navire se dirigera vers l'entrée du *sound* Mc Murdo afin d'examiner les conditions de la glace : si elle n'est pas menaçante, il pourra revenir près du cap Royds. En tout cas, le 10 mars est la date extrême à laquelle le *Nimrod* peut demeurer dans ces parages. Si nous ne sommes pas de retour à cette date, c'est qu'il nous sera arrivé malheur. »

A la fin d'octobre, tout est paré pour le départ vers le Pôle. L'escouade de soutien qui doit nous accompagner pendant dix jours comprend Joyce, Marston, Priestley, Armytage et Brocklehurst.

Les derniers jours que nous demeurons aux quartiers d'hiver, le temps n'est guère beau ; néanmoins nombreux sont les indices de l'approche de l'été. Les poneys sont en bon état. Avant de nous mettre en route nous expérimentons soigneusement le matériel et nous assurons que tout fonctionne bien. Les soirées, nous les consacrons à écrire des lettres qui seront remises à nos parents, au cas où nous trouverions la mort dans la grande entreprise à laquelle nous nous sommes voués.

CHAPITRE XVIII

PREMIERS JOURNEES DE MARCHE VERS LE SUD

TRANSPORT DES APPROVISIONNEMENTS AU PIED DE LA GRANDE-BARRIÈRE. – EXCELLENTS DÉBUTS DES PONEYS SUR LE GLACIER. – QUATRE JOURS DE BLIZZARD. – PREMIÈRES CHUTES DANS LES CREVASSES. – NOS LECTURES SUR LA GRANDE-BARRIÈRE. – JOUR BLANC ET OPHTALMIE DES NEIGES. – NOUVELLE TOURMENTE. – A LA PORTION CONGRUE. – ENCORE DES CREVASSES. – COLOSSAL *vêlage* DE LA GRANDE-BARRIÈRE.

Pendant notre expédition vers le Pôle, j'ai tenu un journal relatant tous les incidents de notre existence mouvementée. Après avoir relu ce journal à mon retour en Angleterre, je suis arrivé à cette conclusion qu'à le récrire je lui enlèverais l'accent de sincérité qu'il possède. Rédigé dans des circonstances extrêmement difficiles, et au prix de grands efforts, il porte la marque de ces conditions. Aussi je le publie en apportant au style le minimum de corrections nécessaires à l'intelligence du texte. Quand on écrit dans un sac de couchage, par un froid intense et le ventre presque vide, on ne prête qu'une attention médiocre à l'élégance du style. Si mon récit paraît un peu fade, il a en revanche, je puis l'affirmer, le mérite de la fidélité et de la sincérité.

J'exposerai plus complètement les aspects du voyage dans un chapitre ultérieur. Les altitudes données dans ce journal sont les nombres fournis par la lecture brute des instruments et sont, par suite, entachées d'une légère erreur. Les altitudes corrigées sont portées sur la carte et dans un tableau à la fin du volume. Les distances, calculées au compteur du traîneau et contrôlées par des observations astronomiques, sont à peu près exactes.

29 *octobre* 1908. – Pour notre départ, un temps magnifique. Un clair soleil luit dans un ciel sans nuage. Le voyage s'annonce donc

sous d’heureux auspices.

A 9 h. 30 du matin, l’escouade de soutien se met en marche avec l’auto halant les traîneaux.

Une demi-heure plus tard, mes trois compagnons et moi suivons le mouvement.

Au moment de quitter la hutte où nous avons passé un hiver en somme très agréable, combien nous la regrettons ! Nous retrouverons-nous jamais tous réunis ici ? Dans notre intérieur nous étions fort à l’étroit. N’importe ! nous l’abandonnons avec une profonde tristesse.

Hier soir, pendant le dîner, un rayon de soleil est venu auréoler le portrait de la Reine, puis la photographie du Roi. A la veille de notre départ, cette apparition semble un bon présage. Aujourd’hui, nous partons pour essayer d’aller planter, aux confins du monde, le pavillon que notre souveraine nous a remis.

A 10 heures du matin, nous rencontrons Murray et Roberts. Ces deux hommes, qui doivent rester à la hutte, ont travaillé avec une énergie inlassable à assurer le succès de notre expédition. Dans la poignée de main que je leur donne, j’essaie de leur faire sentir la chaleur de ma reconnaissance.

Une heure après notre départ, Socks commence à boiter. Il a dû se blesser sur un morceau de glace pointu ; quoi qu’il en soit, il faut continuer. A la suite d’un accident du même genre Quan est resté immobilisé toute une semaine. Pourvu que nous ne subissions pas un tel retard ! En tout cas, je ne quitterai pas le dépôt de la pointe de la Hutte, avant que le poney ne soit rétabli ou tout au moins en voie de guérison.

En raison de l’effectif réduit de notre cavalerie, un cheval boiteux est chose grave.

A 1 heure de l’après-midi, halte pour le repas des poneys. Sur ces entrefaites, Grisi rue et frappe de son sabot Adams assis sur le traîneau. Six centimètres plus haut, notre camarade aurait été blessé au genou, et, par suite, incapable de continuer. Adams a toute la peau de la jambe enlevée et l’os à nu. Malgré d’atroces souffrances, il ne profère pas une plainte.

Repartant à 2 h. 30, nous rejoignons les traîneaux amenés hier par l’auto, juste au moment de l’arrivée des autres véhicules halés par le moteur. L’auto peut encore avancer quelque temps sur la neige molle, porté en quelque sorte par l’escouade de soutien, mais devant

la Langue du Glacier, il est définitivement arrêté par des nappes poudreuses et par des monticules de pression. Je donne à Adams, qui conduit Chinaman, le traîneau tiré par Quan et reviens en arrière chercher l'autre véhicule.

A 4 heures du soir, après avoir atteint le versant méridional de la Langue du Glacier et avalé une tasse de thé, nous repartons ensuite pour le dépôt, afin de moudre le maïs. Un rude travail ! Tournant la manivelle à tour de rôle, à 8 heures nous avons moulu une quantité de maïs suffisante pour le voyage.

Il est maintenant 11 heures du soir. Un beau soleil chaud brille dans un ciel calme et clair. Adams souffre beaucoup de sa jambe qui est toute raide. Les chevaux sont relativement tranquilles ; poursuivant la série de ses exploits, Quan ronge sa corde. Si cela continue, il faudra employer un fil de fer pour l'attacher.

Enfin, après quatre années de préparatifs et d'efforts préliminaires, me voici sur la route du Pôle. Je prie Dieu de m'accorder la victoire, car je me suis donné tout entier à cette entreprise.

Aujourd'hui, l'Erebus a lancé trois colonnes de fumée et des fumerolles émises par l'ancien cratère sont nettement visibles.

Ce soir, Adams va heureusement mieux. Si sa blessure l'avait contraint de renoncer au voyage du Pôle sud, je ne sais à quelle résolution extrême il se serait porté, tant est grand son désir de prendre part à l'expédition.

Température : -16°, 6 ; distance parcourue : 23 Km 3.

30 *octobre*. – A la pointe de la Hutte. Encore une belle journée. Départ de la Hutte à 10 h. 30 du matin, tandis que l'escouade de soutien achève de moudre le maïs.

Les poneys sont en très bon état, quoique la nuit dernière il y ait eu chasse-neige ; Socks marche en promeneur, sans tirer quoi que ce soit. Sa boiterie semble aujourd'hui en voie d'amélioration. Grisi hale 226 kilos, Quan 194 et Chinaman 146. Quan semble éprouver du plaisir à mordre sa corde lorsqu'on le regarde. Cette nuit, chaque fois que je passais la tête hors de la tente pour m'assurer si tout était en ordre, aussitôt Quan se précipitait sur son licol.

Après avoir traversé une crevasse assez difficile, à 1 h. 30 du soir, nous arrivons au Roc du Château. Dans ce parcours, notre vitesse a été de 2 Km 2 environ à l'heure. A 3 heures nous sommes à la pointe

de la Hutte. Les poneys sont mis en piquet, puis nous prenons le thé. Faible vent de nord. A 5 heures, l'escouade de soutien nous rejoint et s'installe à l'endroit même où la *Discovery* a hiverné il y a six ans, tandis que nous passons la nuit dans la hutte. Nos camarades campent pour avoir plus chaud ; nous autres, qui de plusieurs mois ne coucherons pas sous un toit, nous préférons la hutte.

Demain, je retournerai à la Langue du Glacier chercher le reste du fourrage.

Wild tue un phoque afin de nous approvisionner en viande fraîche ; demain le foie sera pour nous un régal.

Un demi pot de marmelade ne pèse guère à l'estomac d'un homme affamé par le labeur du halage des traîneaux ; il nous faut cependant le partager. Mais nous perdrons bientôt le goût de telles friandises.

Adams va mieux. Longueur de l'étape : 15 Km 2.

31 *octobre*. – Ciel chargé de neige ; quelques heures plus tard, tourmente ; heureusement peu de chasse-neige.

Dans la matinée, égalisé les charges et paquetage. L'après-midi, le ciel s'éclaircit ; aussitôt, en route pour la Langue du Glacier avec Quan chargé de nos effets de couchage. En trois heures, nous parcourons les 13 Km 6 qui séparent la hutte du dépôt installé sur cette langue. Ne trouvant là aucun message de la station, non plus que l'attirail que j'ai réclamé, j'en conclus que la tourmente a dû sévir à nos quartiers d'hiver, et décide d'y retourner après le dîner. En trois heures, je couvre les 19 Km 2 qui nous en séparent et à 11 h. 30 du soir j'arrive au cap Royds. Six heures m'ont suffi pour franchir la distance de la pointe de la Hutte à ce cap, soit 36 Km 9. Mes camarades sont naturellement très surpris de ma visite ; avec joie ils apprennent l'amélioration d'Adams et de Socks.

A la station, le vent avait soufflé avec une telle force et soulevé un chasse-neige si épais que l'auto n'avait pu gagner la Langue du Glacier.

Sur ma route, aperçu plusieurs femelles de phoques, accompagnées de leurs nouveau-nés.

Murray m'annonce que la température s'est élevée à -5°, 6.

1er *novembre*. – Déjeuner à 6 heures du matin. Je monte avec Murray dans l'auto conduit par Day. Fraîche brise d'est. Partis à 8 heures du cap Royds, nous arrivons vingt minutes plus tard à l'île

Inaccessible, ayant couvert 12 Km 8. A l'île de la Tente nous quittons l'auto, et halons ensuite le traîneau jusqu'au camp de la Langue du Glacier. Partis à 10 heures du matin, nous arrivons à la pointe de la Hutte à 2 heures de l'après-midi. Les chevaux ont halé 226 et 249 kilos chacun. Grisi s'est emballé, mais s'est arrêté très vite. Les poneys ont bien tiré, malgré les conditions défavorables de terrain et de lumière.

Dans l'après-midi, répartition des bagages entre les différents traîneaux. La boiterie de Socks nous retarde. Son pied ne va pas bien du tout. C'est un désastre, car nous avons besoin de tous nos moyens d'action.

Ce soir, neige abondante, sans vent. La jambe d'Adams va mieux.

Assisté à la naissance d'un phoque. L'enfant mesure 1 m. 168 de long et pèse 22 kilos 6.

Ce soir, je me couche de bonne heure afin de me reposer des 51 kilomètres que j'ai parcourus en ces dernières vingt-quatre heures.

2 *novembre.* – Temps triste et neige pendant les premières heures du jour. Durant la nuit, Quan, après avoir rongé sa corde, a commis des larcins dans la provision de maïs et de fourrage. Dès qu'il m'aperçoit, il rue contre les traîneaux, met les sacs en pièces et piétine rageusement les provisions. Nous ne pûmes le maîtriser qu'après plus de dix minutes. Heureusement, un véhicule chargé de fourrages est resté indemne. Après cet exploit, Quan se pavane, la tête haute, montrant par cette attitude que ses actes de destruction étaient intentionnels. Ce coup de tête s'expliquait d'ailleurs : il avait trop mangé de maïs !

Dans l'après-midi, trois poneys amènent les traîneaux à pleines charges au delà de la jonction de la banquise et de la Grande-Barrière ; malgré la neige molle ils avancent rapidement. Nous sommes parés à partir demain matin dès l'aube. Socks semble mieux et ne boite plus.

9 heures du soir, soleil éclatant, pas de vent ; autant de présages de beau temps. Si les poneys sont capables de soutenir pendant un mois l'effort qu'ils viennent de donner, le succès est pour ainsi dire assuré. La jambe d'Adams est presque guérie.

3 *novembre.* – Départ à 9 h. 30 de la pointe de la Hutte. Quan tire 299 kilos, Grisi 278, Socks et Chinaman 271 chacun. Cinq hommes

halent 299 kilos, dont 69 représentent la nourriture des poneys.

Journée radieuse. Neige terriblement molle ; les chevaux enfoncent parfois jusqu'au poitrail.

Nous rallions les autres traîneaux à la jonction de la Barrière et de la banquise. Là, Brocklehurst nous photographie, avec le pavillon donné par la Reine et les traîneaux pavoisés de leurs guidons.

A 10 h. 50, nous abandonnons la banquise pour la Grande-Barrière. Sur le glacier la neige porte encore moins que sur la glace de mer. Les chevaux tirent vigoureusement et l'escouade de soutien travaille non moins ferme à hisser les traîneaux. Toutes les heures, les conducteurs des véhicules attelés relaient les hommes employés au halage.

A 1 heure de l'après-midi, l'avant-garde avec les chevaux s'arrête pour la grande halte. On met au piquet les poneys et bientôt le déjeuner est servi. Le menu comprend du thé, des biscuits et du fromage. A 2 h. 30, départ. L'escouade de soutien se porte en avant, tandis que nous plions les tentes.

Vers 4 heures, la piste devient par endroits meilleure. La mince croûte de glace qui recouvre la nappe de neige ne se brise plus aussi souvent sous les pas des hommes. En revanche la marche des poneys est toujours aussi pénible.

Beau temps, légère brise de sud-est.

Le poil des chevaux est parfaitement sec, du côté exposé au vent ; l'autre flanc est couvert d'une pellicule de sueur congelée.

L'escouade de soutien qui hale les traîneaux avançant plus lentement que les poneys, j'ai pris la résolution de la renvoyer dans deux jours. Nous chargerons sur nos épaules le reste du fourrage que portent nos camarades. Demain, nous ferons un dépôt de 50 kilos environ d'huile et de vivres, ce qui allégera d'autant les traîneaux du second groupe.

Campé à 6 heures du soir. Après avoir donné la pitance aux chevaux, dîner composé de pemmican, *d'emergencyration*, de biscuits, de cacao ; ensuite une excellente pipe, la suprême jouissance qu'un homme puisse goûter, après une pénible journée de halage. Le biscuit étant abondant, nous en donnons, après le dîner, une bonne portion à nos courageux petits chevaux. Pour le moment, ils se chauffent au soleil, par une température de -10°, en grattant la neige. Grisi a déjà creusé un large trou.

Toute la journée, route au sud-est, pour passer dans le nord de l'île Blanche, et éviter ainsi les crevasses. Parcouru 19 Km 6.

4 *novembre*. – Départ à 8 h. 30 du matin. Beau temps, mais mauvaise lumière. Température : -12°, 7.

Nous portons des conserves vertes pour nous protéger contre la réverbération des neiges dont nous commençons déjà à sentir les pernicieux effets.

L'escouade de soutien, partie la première, garde son avance sur nous pendant toute la matinée. Brisant constamment le verglas qui recouvre la couche de neige superficielle, les poneys marchent aujourd'hui lentement. Au delà de l'île Blanche, piste encore plus mauvaise ; bêtes et gens n'avancent plus qu'au prix de grandes fatigues. Quoiqu'il en soit, à 1 heure de l'après-midi, nous avons couvert 15 kilomètres ; sur ce parcours, l'escouade de secours n'a pas été relayée. Sa charge a été allégée, il est vrai, d'environ 45 kilos laissés hier au dépôt.

Dans l'après-midi, la neige devient tout à fait molle ; à 6 heures du soir, à la fin de l'étape, les chevaux sont épuisés. En somme, comme ils ont parcouru 26 kilomètres, nous sommes contents d'eux.

Ce soir, l'Erebus est dégagé ; maintenant, le ciel est clair au nord et sombre dans le sud.

Après avoir fait route aujourd'hui dans l'est-sud-est pour éviter les crevasses voisines de l'île Blanche, demain nous ferons du sud-est. Ce soir, des relèvements nous placent à 34 milles dans le sud du cap Royds. Tout va bien.

5 *novembre*. – Au réveil, ce matin, temps couvert avec un peu de neige. Au nord, seulement quelques points de repère visibles ; au sud la terre est entièrement cachée.

Départ à 8 h. 15. La lumière est si mauvaise que les *sastrugi* ne peuvent être discernés qu'avec peine. Ces vagues de neige sont d'ailleurs ici peu nombreuses, une épaisse couche de neige fraîche recouvrant cette zone. Très mauvaise piste ; néanmoins, nous couvrons près de 15 kilomètres avant la grande halte de 1 heure à 2 h. 15 du soir. Ensuite, marche non moins pénible. Après avoir fait du sud-est toute la matinée, nous devons modifier la route l'après-midi. Soudain Marshall et son cheval ont les jambes prises dans une

crevasse, mais ils parviennent à se dégager. A l’appel de mon camarade, j’arrive à la rescousse et pousse rapidement le traîneau hors du pont de neige qui recouvre la fente. Cette crevasse, large de 0 m. 90 et dont on ne voit pas le fond, est ouverte nord-ouest au sud-est. En conséquence, j’incline aussitôt dans l’est. Un quart d’heure plus tard, Wild, Adams et Marshall culbutent dans une autre crevasse très étroite. Dans ces conditions, mieux vaut camper de suite et attendre une éclaircie qui nous permettra de nous rendre compte de notre position actuelle. Il est 3 heures de l’après-midi. Le compteur du traîneau marque 15 Km 5. Une heure plus tard, le vent commence à souffler en tourmente. Quel ennui d’être ainsi retenu ; aussi combien je souhaite qu’il fasse beau demain ! Les chevaux, eux, ne se plaignent pas de ce repos forcé.

Malgré l’usage constant de conserves vertes, plusieurs d’entre nous souffrent d’un commencement d’ophtalmie.

6 *novembre*. – Violent blizzard de sud quart sud-ouest. Demeurés toute la journée dans nos sacs de couchage, sauf le temps de donner à manger aux chevaux. Combien énervant est un pareil retard. On consomme des vivres sans résultat ! A eux seuls les chevaux mangent 18 kilos par jour ! Nous nous mettons, nous, à la ration congrue de deux biscuits. Si nous voulons atteindre le but, il faut se serrer le ventre les jours où la tempête nous oblige à l’immobilité. Nous avons des vivres pour quatre-vingt-onze jours, mais, une sage économie dans notre ménage peut les faire durer cent dix. Si ce laps de temps ne nous suffit pas pour accomplir notre tâche, c’est que ce sera la volonté de Dieu !

Quan et Chinaman dévorent leur pitance, Socks et Grisi semblent avoir moins d’appétit. Avec le plus grand calme ils supportent la tempête, la croupe tournée du côté du vent ; pourtant, par instants, le chasse-neige est si épais que, des tentes, nous n’apercevons pas les chevaux. Autour de nos abris, le vent amoncelle la neige en énormes monticules et recouvre les traîneaux d’une épaisse couche. Ce soir, vers 5 h. 30, le temps s’est un peu éclairci et le vent est tombé. A 6 heures, l’île Blanche et la colline Minna sont visibles. Cela me fait espérer la fin du mauvais temps. Toute la journée, le baromètre est resté stationnaire à 726. Température : -7°, 7 ; on a, par suite, une impression de chaleur.

Le sac de couchage constitue la chambre de chacun de nous, son *home,* où il est libre de faire ce que bon lui semble. Je lis, ce matin, *Beaucoup de bruit pour rien*.

Le vent ayant balayé une grande partie de la neige poudreuse, la surface de la Barrière semble meilleure. Il sera par suite possible, je crois, de discerner les crevasses.

Voici quatre jours que nous avons quitté la pointe de la Hutte, et nous n'avons fait que 32 kilomètres vers le sud ! Si nous voulons tirer des poneys le meilleur parti possible, il nous faut avancer plus rapidement ; car, si nous pouvons, nous, nous rationner, il n'en est pas de même pour eux.

7 *novembre*. – Encore une journée perdue ! Lever à 5 heures du matin, puis déjeuner. Nous extrayons les traîneaux de l'épaisse couche de neige dont la tempête les a couverts et examinons soigneusement leurs patins. Ils sont en excellent état. Cette besogne, pour laquelle l'escouade de secours nous prête son concours, nous mène jusqu'à 8 h. 30. Peu après, nous faisons nos adieux à ceux de nos camarades qui nous ont accompagnés jusqu'ici et qui doivent rallier les quartiers d'hiver.

Temps couvert et bouché. Pas de vent. En arrière, on aperçoit une partie de l'île Blanche et la colline de l'Observatoire ; en revanche, en avant, un mur de ouate blanche ; rien pour nous guider, pas même un nuage de forme particulière ! Presque immédiatement après le départ, rencontre une crevasse. 800 mètres plus loin, nous arrivons dans une zone toute fissurée. Impossible de distinguer de loin les fentes ; leur existence ne nous est révélée que lorsqu'un cheval ou un conducteur crève les ponts qui les recouvrent. La première crevasse traversée par Marshall avec Grisi mesure une largeur de 1 m. 80 et est très profonde. Quelques instants après, trompé par la lumière incertaine qui perce à travers la nuée, je m'arrête brusquement, croyant me trouver sur le bord d'un autre gouffre. Or, je m'aperçois que je me trouve juste au milieu du *pont,* à l'endroit le plus fragile. Rapidement je dételle Quan et lui fais traverser la zone dangereuse, puis je mets en sûreté le précieux traîneau, chargé de trois mois de vivres. Suivant mon exemple, Adams traverse sans encombre une autre fente, tandis que Chinaman crève un *pont*. Ensuite, avec Quan, je manque de faire une chute. C'est folie de continuer sur un pareil terrain, sans y voir. Avec ce jour blanc, c'est s'exposer à un désastre.

Donc, je fais dresser la tente pour attendre une éclaircie. Le campement est installé sur une arête entre deux larges crevasses, et les chevaux mis au piquet pour les empêcher de culbuter.

Une bien mauvaise étape : à peine 1 Km 1/2. A 1 heure de l'après-midi, il commence à neiger et le vent souffle du sud-ouest, en soulevant des tourbillons. Nous dressons alors la seconde tente et déjeunons d'une tasse de thé, d'un peu de chocolat et de deux biscuits chacun. Température à midi : -11°, 1. Dans l'après-midi, un peu de vent ; j'espère donc trouver un temps clair au delà de cette bande morte de stratus blancs qui nous a arrêtés ce matin. Les chevaux semblent très en forme et nous sommes condamnés à l'inaction ! Grisi et Socks ont mangé sans appétit aujourd'hui. Ce soir, température : -12°, 7 ; les poneys paraissent avoir froid.

A quelle rude épreuve cet arrêt met notre patience ! Demeurer inactif et se dire que chaque bouchée que l'on avale durant ces jours d'immobilité diminue d'autant les chances de victoire !

L'escouade de soutien est partie ce matin à 9 h. 30. Dans deux jours, elle ralliera la pointe de la Hutte, tandis que nous, nous sommes maintenant abandonnés à nous-mêmes et à nos propres ressources. Les tentes sont plus confortables depuis que nous ne sommes plus que deux par abri. Adams habite avec moi, Marshall et Wild occupent l'autre. Wild est cuisinier cette semaine ; pendant cette période, sa tente sert de cuisine et de salle à manger. La semaine prochaine Adams tiendra la queue de la poêle ; la cuisine se fera alors dans ma tente. A tour de rôle également l'un de nous a la charge d'établir le campement.

Pendant ces arrêts forcés, nous nous absorbons dans la lecture. Pourvu qu'ils soient rares ! Je finis *La Mégère apprivoisée.* J'ai les comédies de Shakespeare, Marshall possède la *Bible en Espagne,* de Borrow, Adams *Les Voyages en France,* d'Arthur Young, et Wild les *Esquisses,* de Boz. Nous nous passerons chacun nos livres lorsque nous les aurons achevés. La provision de tabac est peu copieuse, et, par des journées comme celles-ci, elle diminue rapidement ; une pipe est, en effet, le meilleur remède contre l'ennui et le découragement. Pour économiser mes cigarettes, mon seul luxe, je fabrique aujourd'hui un porte-cigarette avec une tige de bambou ; cela me permettra de les fumer jusqu'au bout et d'éviter le contact du papier avec mes lèvres qui commencent à être crevassées.

Par les jours blancs, la marche sur un glacier ou sur la neige présente de grandes difficultés. Lorsque la lumière est diffusée par la brume, aucune ombre ne se projette sur la surface blanche, laquelle prend, par suite, une apparence unie. Dans ces conditions atmosphériques, on ne distingue ni *sastrugi, ni congères* [24] contre lesquels les traîneaux s'arrêtent net ; trop heureux si, en pareil cas, on ne trébuche pas. De même les petites dépressions sont invisibles, et, alors que vous croyez marcher sur un terrain plat, il vous arrive souvent de dégringoler de 0 m. 60 à 0 m. 90.

Avec cet éclairage, les yeux éprouvent une grande fatigue. C'est précisément lorsque le soleil est caché et le temps *bouché,* que l'ophtalmie est plus fréquente. Cette affection, qui nous éprouva tous, fait beaucoup souffrir. Elle débute comme un rhume de cerveau ; le nez coule, puis on voit double, ensuite trouble.

D'autres symptômes plus douloureux se produisent ultérieurement. Les vaisseaux sanguins gonflent, et vous avez l'impression d'avoir du sable sous les paupières. Les yeux pleurent abondamment et se ferment. Le meilleur remède est une goutte de cocaïne, et ensuite l'application d'un puissant astringent, tel que le sulfate de zinc qui réduit la dilatation des vaisseaux sanguins. Le seul moyen de se préserver est de porter toujours des conserves composées de verres rouges et verts qui donnent au paysage une teinte jaune. Elles préservent les yeux de la réverbération et arrêtent les redoutables rayons violets. Dès que l'on transpire, les verres se couvrent de buée ; à chaque instant, il faut les retirer pour les essuyer ; la réverbération vous aveugle alors immédiatement, si bien que vous devez vous tapir sous les tentes, faites d'une étoffe verte, pour reposer la vue. Au printemps, avec de très basses températures, quoique le soleil fût brillant, nous n'éprouvâmes pas d'ophtalmies. Par les temps clairs, la réverbération sur la neige est très fatigante ; mais les plus mauvais jours sont ceux où le soleil est couvert et la lumière diffuse.

8 *novembre.* – Tourmente de neige. Encore une journée entière perdue. A midi : -13°, 3. Si le vent avait soufflé en ouragan, le beau temps serait revenu plus rapidement. A quelle épreuve notre patience n'est-elle pas mise ! Demeurer ainsi, immobiles, tandis que les vivres diminuent, sans bénéfice même pour les animaux ! Socks et Grisi mangent mal ; le maïs ne semble pas leur convenir. Suivant

l’habitude, en pareille circonstance, notre déjeuner se compose seulement de deux biscuits et d’un peu de chocolat. Pour les chevaux, nous faisons cuire une ration *Maujee* qu’ils mangent avec plaisir. Tant mieux ! Cette longue station de quatre jours avec un froid aigu ne leur vaut rien. Aussi avec quelle anxiété attendons-nous le beau temps.

Ce soir, éclaircie. Nous découvrons alors que le camp a été établi au milieu d’un labyrinthe de crevasses. Une des tentes est plantée sur le bord même d’un de ces gouffres. Dîner chaud : pemmican, *emergencyration* et cacao ; à rester ainsi douze à treize heures sans rien prendre de chaud, sous la tente et par cette température, on finit par être transi. Si seulement nous pouvions repartir et faire quelques bonnes étapes, combien nous serions heureux ! De nos quartiers d’hiver au Pôle, il y a, à vol d’oiseau, 1387 kilomètres ; actuellement nous n’en avons couvert que 82. Tout finira pour le mieux, j’aime à le croire. En tout cas, l’explorateur polaire doit posséder une bonne dose de patience.

Dans la soirée, un pâle soleil luit à travers les tourbillons de neige et le vent prend de la force ; cela nous promet une belle journée pour demain. Lu aujourd’hui quelques-unes des comédies de Shakespeare.

9 *novembre*. – Au réveil, à 4 h. 30, ciel calme et clair, combien différent de celui de ces quatre derniers jours. A 5 heures déjeuner, puis nous travaillons à déterrer les traîneaux ensevelis sous la neige. Après quoi, nous partons à la recherche d’un passage à travers le dédale des crevasses qui nous entourent ; toutes sont couvertes ; seulement, en sondant à l’aide des piolets, il est possible de les reconnaître. Il y en a de toutes dimensions, depuis les fentes que l’on peut enjamber jusqu’aux abîmes sans fond. Si creux est l’un de ces gouffres que nous n’entendons pas le bruit de la chute d’une boule *de* neige que nous y lançons. La direction générale de ces crevasses est sud-est nord-ouest ; quelques-unes seulement s’incurvent vers le sud, d’autres vers l’est. D’une façon ou d’une autre, il faut arriver à franchir cette zone dangereuse ; aussi, remettant notre sort entre les mains de la Providence, à 8 h. 30 du matin, nous partons avec les traîneaux. Fatigués par le *blizzard*, les chevaux tirent mal. Après quelques crevasses heureusement franchies, voici que soudain Chinaman s’affaisse dans un gouffre ouvert parallèlement à notre route. Sans succès, Adams essaie de l’en tirer. Wild et moi accourons

alors à la rescousse et réussissons à remonter le traîneau. Après quoi, dégagé, Chinaman parvient à prendre pied sur de la glace solide. Il était temps. Un mètre de plus, c'en était fait de notre voyage au Pôle sud. Un mètre plus bas, en effet, la crevasse s'élargissait et tout était englouti : le conducteur, le cheval et le traîneau chargé de vivres, des ustensiles de cuisine, de la moitié de notre provision d'huile. Souvent, c'est au moment où la situation paraît désespérée qu'elle s'éclaire ; après cette alerte, la piste devient moins semée de chausse-trappes et bientôt nous pouvons avancer rapidement, malgré de temps en temps des nappes de neige poudreuse.

Déjeuner à midi 40. Les poneys mangent avec appétit.

Quan tire 299 kilos ; avant le repas, il en avait même 317. La charge de Grisi est de 267, celles de Chinaman et de Socks respectivement de 258 et de 271.

L'après-midi, le terrain devient encore meilleur. A 6 heures du soir nous campons, après une étape de 23 kilomètres.

La colline Minna apparaît très distinctement et, derrière nous, par un effet de réfraction, le Roc du Château. L'île Blanche est également visible. En revanche un stratus cache les monts Erebus, Terror et Discovery.

A 6 h. 30 du soir, pendant environ cinq secondes, un roulement sourd semblant venir de l'est, fait vibrer l'air et la glace. Il ressemble à une décharge de gros canons. Peut-être ce bruit est-il déterminé par un *vêlage* grandiose de la Barrière ? Le phénomène a dû se passer à 80 kilomètres au moins du point où nous nous trouvons. C'était alarmant, pour ne pas dire plus.

Le soir, nous donnons aux chevaux une ration chaude de *Maujee* dont ils se délectent. Le fumet en est délicieux ; nous en eussions goûté nous-mêmes très volontiers. Quan se livre à son plaisir habituel de ronger sa corde. Afin de l'empêcher de pratiquer cet exercice, j'ai entravé une de ses jambes de derrière, mais le malin a découvert qu'en la levant, il parvient à atteindre la corde. Il va falloir lui mettre la tête dans un sac.

Ce soir, le thermomètre marque : -15°. Grâce au calme de l'air et au soleil, aucune impression de froid.

Comme je le sus plus tard au retour, le grondement que nous avons entendu ne fut pas observé à la station. Suivant toute vraisemblance, le relief formé par les monts Erebus et Terror aura intercepté le son. La Grande-Barrière *vêle* dans des dimensions colossales. La complète disparition de *L'inlet* de la Barrière, à l'endroit où je m'étais proposé d'établir les quartiers d'hiver, le prouve. De plus c'est de la Barrière de la Terre Victoria comme de tous les autres appareils glaciaires du même genre existant à la périphérie du continent antarctique, que proviennent les larges icebergs tabulaires qui dérivent dans l'océan polaire austral. Au contact de l'eau libre des fractures s'ouvrent à travers la masse rigide du glacier et peu à peu s'étendent jusqu'à ce qu'un fragment du glacier se détache et devienne un iceberg ou une série d'icebergs, que les courants et les vents entraînent ensuite vers le nord. Au moment où nous entendîmes ce grondement, nous étions à 80 kilomètres environ de la lisière la Barrière ; le *vêlage* a donc dû être considérable.



CHAPITRE XIX

EN VUE DE TERRES NOUVELLES

TRACES D'UN PINGOUIN À 80 KILOMÈTRES DE LA MER. – BASSES TEMPÉRATURES. – NOUVELLES TRACES DE PINGOUIN. – ÉNORME PANACHE DE FUMÉE LANCÉ PAR L'EREBUS. – ARRIVÉE AU DÉPÔT A. – CHALEUR RELATIVE. – VITESSE DE MARCHE SUPÉRIEURE À CELLE DE L'EXPÉDITION DE 1902. – UN MONDE ÉTRANGE. – DEUXIÈME DÉPÔT. – LA VIANDE DE PONEY. – LA PRATIQUE DE L'ART DENTAIRE SUR LA GRANDE-BARRIÈRE. – TERRES NOUVELLES.

10 *novembre*. – Déjeuner à 6 heures du matin ; départ à 8 h. 15. Cette nuit les ébats des chevaux nous ont réveillés, Quan ayant déchiqueté les courroies de sa couverture, Grisi et Socks s'en disputent les débris ; après quoi, le même Quan s'attaque au licol de Chinaman et à son tour celui-ci essaie de renverser le chargement d'un traîneau. Heureusement Chinaman n'a pas les mauvais instincts de son camarade. Lorsque nous arrivons, les sacs de vivres n'ont pas encore été entamés. A la fin de l'étape, il nous faudra réparer tout cela.

Aujourd'hui piste ferme, mais mauvais éclairage, d'où culbutes fréquentes sur les *sastrugi*. Impatienté par ces chutes, j'enlève mes lunettes. Ce soir je paie cette imprudence par un commencement d'ophtalmie.

Dans la matinée, la terre située dans l'ouest devient plus distincte. Bon terrain. A la halte du déjeuner, nous avons déjà parcouru 15 Km 2. Sauf Quan, les chevaux éprouvent les bons effets de leurs rations Maujee.

Après le déjeuner, rencontré la piste d'un pingouin d'Adélie. La présence de ce palmipède dans ces parages est singulière. Comment a-t-il pu venir jusqu'ici ? Les traces sont toutes fraîches, par suite antérieures de peu à notre passage. L'oiseau a rampé sur le ventre

une bonne partie du trajet. Il se dirigeait à l'est, vers la mer. Mais d'où venait-il ? Les eaux les plus proches, dans la direction d'où il semble arriver, se trouvent au moins à 80 kilomètres, et d'ici à la mer, où il pourra s'alimenter, la distance n'est pas moindre.

Dans l'après-midi, neige molle. Une couche tassée se trouvant en dessous, les chevaux enfoncent seulement de la hauteur de leurs sabots.

A 6 heures du soir, fin de l'étape ; aujourd'hui, 25 Km 5. Dans la soirée le soleil se montre ; nous en profitons pour faire sécher nos sacs-lits.

Aujourd'hui, température de : -16°, 1, le matin ; de -11°, 1, à midi ; de -15°à 8 heures. Ce soir, léger vent de nord. J'espère donc apercevoir bientôt l'Erebus. Les relèvements nous placent à 96 kilomètres au nord du dépôt, renfermant 75 kilos de fourrages.

11 novembre. – Départ à 8 h. 40 du matin. Pendant la nuit, le thermomètre est descendu très bas ; au réveil, il marque -24°, 4. Nos chaussures et nos vêtements sont gelés. De plus il faut décharger les traîneaux pour débarrasser les patins de la couche de glace qui durant la nuit s'est formée sur leur face inférieure.

Ce matin, piste terriblement molle ; en dessous, il y a par place des *sastrugi,* très durs. Vers 11 heures, Quan commence à boiter ; il a dû se blesser contre une de ces vagues de neige. Ce n'est heureusement qu'une fausse alerte ; bientôt cette boiterie s'atténue ; à la halte du déjeuner, elle a presque disparu. Pendant la nuit, la neige botte sous les sabots des chevaux, et chaque matin, nous devons les gratter, avant de les harnacher.

Cet après-midi, la couche de neige superficielle est moins épaisse que d'habitude : environ 0 m. 125 ; aussi nous avançons rapidement.

La colline Minna se trouve maintenant à 25 kilomètres dans le nord-ouest. Un énorme panache de fumée sorti de l'Erebus s'étend dans le sud-ouest au delà du mont Discovery, soit à 96 kilomètres du cratère.

Cet après-midi, de nouveau croisé la piste d'un pingouin d'Adélie. Cet oiseau suivait la même direction que le premier.

A 6 h. 30 du soir, campement, après une étape de 24 kilomètres.

Nous sommes à 75 kilomètres au sud du dépôt A. J'espère que le temps se maintiendra au beau jusqu'à ce que nous y soyons arrivés.

Ce soir : -22°, 7. Par une pareille température, on n'a pas chaud en écrivant le journal de route. La terre dans le sud-sud-ouest est admirablement claire.

13 *novembre*. – Une violente crise d'ophtalmie m'a interdit hier d'écrire mon journal. Ce soir encore, je vois à peine.

Hier, comme aujourd'hui, nous avons parcouru 24 kilomètres.

Les chevaux nous donnent de nouveaux ennuis. J'ai trouvé Quan en train de manger sa couverture en compagnie de Chinaman. Ils en ont avalé toute la doublure.

Beau temps, mais température basse : -24°, 4. Les yeux de mes camarades vont bien. Wild, qui a eu une atteinte d'ophtalmie, est mieux aujourd'hui. Tout l'après-midi d'hier, bien que j'eusse porté des lunettes, mes yeux pleuraient, et comme il faisait très froid, ces larmes se congelaient dans ma barbe.

Malgré ces misères, comme le temps est superbe, nous sommes enchantés de notre sort. L'appétit est d'ailleurs excellent, trop même, car nous sommes à la demi-ration. Lorsque les poneys faibliront, nous les abattrons et nous aurons alors un supplément de viande. J'espère arriver demain soir au Dépôt A. Ce sera un soulagement, car je crains toujours de ne pouvoir discerner cette petite tache au milieu de l'immensité blanche, à 96 kilomètres de la terre plus proche. Pour nous guider vers ce dépôt, nous n'avons que des relèvements sur des montagnes très éloignées ; dans ces conditions, le trouver est aussi difficile que de reconnaître une bouée dans la mer du Nord.

… Nous avons dépassé la zone crevassée qui entoure la colline Minna ; souhaitons que le terrain soit maintenant facile. Au printemps, lors de notre excursion préliminaire, nous sommes tombés dans la région disloquée située en avant de ce massif et qui est la conséquence de la pression de la Grande-Barrière contre le long glacier venant de l'est. Près de la colline Minna, la pression augmentant, toute la surface de la Barrière se trouve comme déchiquetée, hérissée de monticules et découpée d'énormes fentes. Lorsque le soleil d'été luit sur ce terrain accidenté et que le vent en a balayé la neige, sa surface devient extrêmement glissante et la plus grande prudence est nécessaire pour éviter les chutes dans des abîmes profonds de plus de 30 mètres. Dès que l'on s'éloigne de la zone où la glace travaille, les crevasses disparaissent presque

entièrement. Nous sommes maintenant hors de danger, sur un terrain plat.

14 *novembre*. – Une autre belle journée, mais température très basse : -21°, 6 à 6 heures du matin.

Toute la matinée, nous avançons le dos au soleil, avec un vent glacial dans le nez. Les chevaux tirent avec ardeur, et, malgré une couche de neige épaisse, avancent bon train. A midi, halte pour opérer des relèvements et déterminer la latitude.

Un incident imprévu survenu l'après-midi nous empêchera d'arriver ce soir ou demain matin en vue du dépôt. Pendant une pause, nous nous apercevons que le bidon de pétrole usager est tombé du traîneau. Adams part à sa recherche et ne le retrouve qu'au bout de 4 Km 8.

A 6 heures, campés. Après le dîner, nous étions occupés à porter le point sur la carte, lorsque Wild, qui examinait l'horizon avec la jumelle, aperçoit le dépôt. D'un bond, nous le rejoignons. A la lunette, on voit, en effet, distinctement le pavillon et le traîneau. Nous trouverons là la valeur de quatre jours de fourrage pour les chevaux et 4 litres 5 de pétrole pour nous. Après cette importante découverte, nous dormirons mieux cette nuit.

Dans cette région, la surface de la Barrière est accidentée de *sastrugi,* arrondis, très saillants, orientés ouest sud-ouest, est nord-ouest, et séparés par des nappes de neige molle. Jamais deux jours de suite la piste ne présente les mêmes conditions. Ce glacier est divers et changeant comme la mer !

15 *novembre*. – Encore une belle journée. Partis à 8 heures du matin, nous arrivons au dépôt une heure vingt plus tard. Il est en parfait état. Le pavillon flotte mollement, agité par une légère brise de sud-ouest. Sans tarder nous procédons à la redistribution des charges et au choix des approvisionnements que nous devons laisser. Nous déposons ici trois jours de vivres économisés depuis le départ et qui, au retour, nous serviront à regagner la colline Minna ; nous abandonnons également deux litres de pétrole et diverses friandises destinées à la Noël, mais qui sont trop lourdes pour être emportées. Nous ne devons pas augmenter nos charges d'un gramme de choses superflues. En revanche, nous prenons le maïs ; les chevaux tirent maintenant 203 kilos chacun. Quan en halait 212 avant d'arriver au

dépôt, sa charge ne se trouve donc pas augmentée. A midi seulement, tous ces préparatifs sont terminés.

Latitude observée : 79° 36’ de latitude sud ; variation : 155°est. Déjeuner à midi et départ à 1 h. 15.

Les chevaux marchent bien. Dans le courant de la journée, la piste est formée d’une couche de neige épaisse recouverte d’une croûte de glace et accidentée de longs *sastrugi*. Ces vagues de neige arrondies, hautes d’environ 0 m. 90, pareilles à de petites ondulations, et orientées du sud-ouest au nord-ouest, se trouvent surmontées par d’autres vagues, plus petites, dirigées ouest-est.

A 6 heures du soir, campé, après avoir parcouru 20 kilomètres.

Le ciel est rayé à une très grande hauteur par de légers nuages lumineux stratiformes, les premiers que nous voyons depuis près d’une semaine. A 9 heures du soir, le soleil est encore très chaud ; le thermomètre marque cependant -18°, 8. Calme plat.

Désormais, sur l’emplacement de chaque campement, nous élèverons un monticule de neige, afin de jalonner notre itinéraire. Nos divers camps n’étant éloignés que de 11 kilomètres, ces *amers* seront très utiles pendant la retraite.

Le mystère de la Barrière est l’objet de nos constantes préoccupations. Que trouverons-nous dans la zone inconnue de l’extrême-sud ? Si tout va bien, peut-être y arriverons-nous dans une quinzaine ?

16 *novembre*. – Départ à 7 h. 40 par un temps radieux. Température : -25°; dans la nuit, elle est descendue à -31°, 6. Les chevaux tirent admirablement.

Le mirage donne aux montagnes de l’Ouest l’aspect de châteaux fantastiques. La colline Minna, encore visible, ressemble à un donjon gigantesque.

Avant de lever le camp, nous érigeons sur un gros *sastrugi* une butte de neige, haute de 1 m. 80, destinée à guider notre retraite au milieu de cette uniformité blanche. A une distance de 4 kilomètres, elle est encore visible.

A midi moins vingt, grande halte. L’observation de la latitude donne comme résultats : 79° 50’.

Dans la journée, assez bonne piste. Longueur de l’étape : 27 Km 5 ; jusqu’ici un record.

Soirée nuageuse. De hauts cumulus filent du sud-est dans le nord-ouest. Température : -20°, 5 ; calme plat ; par suite nous ressentons une impression de chaleur. Nos sacs ayant séché au soleil pendant la journée, nous dormons ce soir dans des lits tièdes.

Une bonne semaine, en somme. Combien ces jours sont différents de ceux que nous avons vécus ici en 1902 ! Il y a six ans, sur ce même terrain, nous parvenions avec peine à couvrir 8 kilomètres par jour.

Ce soir, la haute chaîne de montagnes, au sud de l'*inlet* Barne, est visible.

Par mesure d'économie, désormais chaque jour, nous mettrons de côté trois morceaux de sucre ; nous finirons par en avoir ainsi une bonne provision. Le succès de notre entreprise dépend de deux conditions : il nous faut avec le secours des poneys amener le maximum de vivres à la distance minima du Pôle.

Tout le monde est en parfaite santé, et l'état des yeux est de nouveau satisfaisant. Nous n'avons que quelques ennuis d'importance secondaire, telles des crevasses aux lèvres qui nous empêchent de rire.

Toute la journée, Wild guide la colonne. A chaque pause, je donne la route droit au sud.

Chinaman ou *le Vampire,* comme l'appelle Adams, a les jambes raides et il faut le tirer pour le faire avancer. Quan, autrement dit *La Fleur,* est en forme, mais on doit toujours le surveiller, sinon, il mange son harnachement. La semaine dernière, il a avalé une couverture presque entière, une corde longue de 1 m. 80, plusieurs articles de cuir, et quantité d'autres objets de digestion plutôt difficile, telle une boucle en métal. Son excellent estomac assimile tout et ce régime semble lui convenir admirablement. Au maïs, il préfère même un mètre de corde goudronnée.

17 *novembre.* – Départ à 9 h. 50. Un jour gris ; toutefois, dans le nord, les montagnes restent visibles jusqu'à midi. A midi, temps bouché et mauvais éclairage ; nous avons l'impression de marcher vers un mur blanc ; aucune ombre sur les *sastrugi.* Je guide la colonne de midi à 1 heure et du déjeuner jusqu'à 6 heures du soir. Perdus dans la nuée, nous nous écartons souvent de la route et fréquemment des haltes sont nécessaires pour consulter la boussole et nous remettre dans le droit chemin. Longueur de l'étape : 25 Km 9 et cela sur un mauvais terrain. La surface du glacier présente ici la

même constitution que celle observée dans notre précédente expédition : des couches de neige verglacée à la surface, épaisses de 0 m. 15, séparées par des chambres à air. Malgré les difficultés de cette piste, les poneys font bonne route. Le vieux Quan avance péniblement, Chinaman patauge littéralement, tandis que Grisi et Socks traversent allègrement les nappes molles. Quoi qu'il en soit, ils triomphent de ces obstacles, et tous, l'étape terminée, mangent de bon appétit, sauf Quan. Chaque soir, nous nous demandons comment les chevaux vont se comporter la nuit. Ce matin, Grisi était étendu par terre, incapable de se lever, et tremblait de froid, bien que la température fut seulement de -20°, 5.

Aujourd'hui, le thermomètre est remonté. A midi, il est seulement à -12°, 7, et, à 6 heures du soir, à -15°. La nappe de nuages qui couvre le ciel joue sans doute l'effet d'une couverture et empêche par suite la chaleur de se disperser. Aujourd'hui en marchant on a chaud, même presque trop chaud.

18 *novembre*. – Départ à 8 heures du matin par temps clair. Dans la matinée, neige venant du sud ; ensuite, toute la journée, beau soleil. Terrain abominable. Nous avons l'impression d'être arrivés dans une zone de calme où la neige demeure sur place. Nous enfonçons jusqu'aux chevilles et nos pauvres chevaux peinent terriblement. A chaque pas ils crèvent la croûte superficielle dure, enfoncent dans la neige poudreuse sous-jacente, et ensuite doivent retirer leurs sabots du trou qu'ils ont créé. Chinaman semble le plus éprouvé et avance lentement. Le frottement de la glace lui a écorché les boulets ; nous l'abattrons au prochain dépôt, c'est-à-dire dans trois jours. En vérité ces animaux ont un singulier caractère. Bien qu'ils aient chaque jour d'abondantes rations, ils leur préfèrent de vieux morceaux de cordes. Ce matin, tandis que je débottais Quan, il a saisi mon veston, dans l'espoir de s'en régaler et la nuit dernière, j'ai dû me lever pour empêcher Socks de dévorer la queue de Quan. Si j'avais prévu de telles dépravations du goût, j'aurais emporté un long câble d'acier pour les attacher à bonne distance les uns des autres.

Peut-être avons-nous atteint la zone de calme qui entoure le Pôle antarctique. En tout cas, la Barrière est devenue une immense plaine, d'une uniformité saisissante.

Cet après-midi, lorsque le ciel s'est éclairci, il est apparu strié de curieuses pannes de nuages filant très vite du sud-ouest dans le nord-est... On a l'impression d'un autre monde ; quoi qu'il en soit, toutes nos pensées se rapportent uniquement à des sujets d'ordre peu relevé, tel que l'état de nos estomacs ou les crevasses de nos lèvres.

Quoique nous ne soyons qu'au début du voyage, nos rations nous semblent singulièrement maigres. Qu'adviendra-t-il plus tard, lorsque nous serons vraiment affamés ? J'ai déjà connu la faim, lors de ma première expédition. Bientôt, à leur tour, mes compagnons feront l'expérience de cette torture.

Nous avançons vers le sud. Chaque jour nous rapproche du Pôle. Distance parcourue aujourd'hui : 24 Km 6.

19 *novembre*. – Départ à 8 h. 15. Fraîche brise de sud et chasse-neige. Toute la journée, température : -16°, 6. Très mauvais terrain. A chaque pas les poneys enfoncent de 0 m. 20 à 0 m. 25. Cela peut paraître insignifiant, mais poursuivre pendant plusieurs heures cet exercice devient épuisant pour la bête, comme pour son conducteur, qui la retient par la bride pour l'empêcher de buter. En dépit de tout, en dix heures de route nous couvrons 24 Km 3. A l'arrivée au bivouac, nous avons la barbe et le visage couverts de glace et la coiffure collée sur la tête par un ciment glacé.

A midi, nous sommes par 80° 32' de latitude sud. Dans ma précédente expédition, nous ne sommes parvenus à ce parallèle que le 16 décembre, alors que nous étions partis de la pointe de la Hutte le 2 novembre, c'est-à-dire un jour plus tôt que cette fois-ci [25].

A tort hier, je croyais être arrivé dans la zone de calme. Ici, partout des *sastrugi* orientés nord-sud. Si nous avions, pendant la retraite, vent arrière, cela nous serait d'un grand secours. Aujourd'hui, comme hier, aperçu les mêmes nuages lumineux, marchant du sud-est au nord-ouest ; pendant les éclaircies, apparaît un nimbus pareil aux nuages de pluie.

A la surface de la Barrière, la neige pulvérulente, chassée par le vent, forme des monceaux constitués de très petits grains, que les traîneaux escaladent péniblement. En dessous de la croûte superficielle, on trouve de la neige poudreuse sur une épaisseur de 0 m. 20, puis une seconde croûte solide absolument unie. A mon avis, cette couche de 0 m. 20 représente la chute d'une année.

20 *novembre.* – Partis à 8 h. 55 du matin. Temps triste et couvert. Un peu plus tard, le soleil paraît ; dès lors, nous pouvons nous diriger plus sûrement. Jamais encore la neige n'a été aussi molle ; néanmoins, nous parcourons 24 Km 8. A la fin de la journée, le terrain devient meilleur. Tous ces détails sur la nature de la piste paraissent peut-être fastidieux, mais la qualité de la neige est pour nous un facteur d'une importance capitale. Quel terrain rencontrerons-nous plus loin dans le sud ? Cette question occupe toutes nos pensées.

Cette immense plaine de glace et de neige est si étrange, si différente de tout ce qui existe ailleurs dans le monde, qu'il est impossible de la décrire en mots adéquats. Par moments, je songe au vers de Coleridge, dans *Le Vieux marin* : « Seul, encore seul, toujours seul sur la vaste mer ». Et, lorsque de lourdes pannes de nuages s'élèvent d'un point de l'horizon et passent silencieusement au-dessus de nous, sans que nous ressentions la moindre brise, nous éprouvons une sensation inexprimable d'étrangeté. Puis, tout d'un coup, un léger souffle nous caresse venant tantôt du nord, tantôt du sud, tantôt de l'est ou de l'ouest ; ici les mouvements de l'air ne semblent obéir à aucune loi. On a bien l'impression d'être à l'extrémité du monde et d'arriver dans la zone d'enfantement de tous les vents. Il vous semble que vous soyez observé d'un œil jaloux par toutes les forces de la nature. Pour augmenter ces impressions de rêve, ce soir le soleil est entouré d'un halo teinté des couleurs de l'arc-en-ciel.

Nous sommes tous très fatigués. Wild se sent même indisposé. Une bonne nuit le remettra.

Les poneys sont en forme, sauf le pauvre Chinaman. Il ne peut plus suivre ; l'étape d'aujourd'hui l'a achevé ; demain nous l'abattrons. Température : -17°, 8.

21 *novembre.* – Départ à 7 h. 30. Toute la matinée, temps bouché. Le vent chasse devant lui une pluie de petits cristaux de glace ; par suite, à midi, impossible de prendre une hauteur solaire. Campé à midi 30, juste au moment d'une éclaircie. Nous apercevons alors la base des montagnes à droite ; les sommets demeurant cachés, nous ne pouvons déterminer notre position.

Chinaman est à bout de forces. Nous l'abattrons ce soir, sur l'emplacement de notre nouveau dépôt.

Température à midi : -13°, 3, avec un petit vent très froid. Toujours des brises folles ; on voit les nuages filer suivant toutes les aires.

Aujourd'hui, meilleur terrain. Les chevaux enfoncent pourtant encore d'au moins 0 m. 20. Les *sastrugi* pointent vers le sud-est, direction des vents dominants dans ces parages.

Vers le soir, une éclaircie nous permet d'apercevoir la terre droit devant nous, et, un peu en arrière, le grand massif au nord de *L'inlet*.

Aujourd'hui, parcouru 24 Km 5. Nous avons dépassé le 81°parallèle. Donc en bonne voie vers la terre promise.

Voici notre second dépôt. Nous y laissons 36 kilos de viande de cheval, une boîte de biscuits de 12 kilos, du sucre, une bonbonne d'huile. Au retour, ces approvisionnements nous permettront d'atteindre le dépôt A.

Nous procédons à une nouvelle répartition des charges entre les trois poneys survivants, au paquetage, puis au dépeçage de Chinaman ; autant de besognes longues et pénibles en raison du froid. L'abatage d'un poney n'est pas précisément agréable. Nous nous consolons en pensant qu'il a toujours été bien traité et bien nourri et que la mort, sans douleur sera pour lui la délivrance. Pour ces exécutions, nous dressons une murette de neige sous le vent du camp, afin qu'aucune odeur de sang frais ne parvienne aux camarades de la victime. D'ailleurs les survivants ne témoignèrent jamais aucun émoi devant ces préparatifs. La détonation du revolver n'attirait même pas leur attention. Du reste au milieu de cette immense plaine, le bruit de la décharge ne doit pas s'entendre loin. Une seule balle tirée à une distance de 0 m. 07 du front et la bête tombe raide. On lui tranche ensuite immédiatement la gorge pour que le sang puisse s'écouler. Après quoi Marshall et Wild écorchent l'animal ; nous ne conservons que les gigots, les épaules et le dos ; cette fois nous prenons également le foie. Jamais plus ensuite nous n'ouvrirons le corps des poneys. Cette opération prend trop de temps ; d'autre part il importe de pouvoir découper rapidement les diverses parties de la bête, avant quelles ne soient congelées.

Légèrement chauffée, la viande de poney est assez tendre, tandis que si on la fait bouillir, elle devient très dure. D'ailleurs notre provision de combustible est insuffisante pour permettre chaque jour

des cuissons complètes. C'est seulement à la fin du voyage que, attribuant la dysenterie dont nous souffrions au défaut de cuisson de cette viande, nous la fîmes bouillir congrûment.

L'emplacement du dépôt est marqué par un traîneau fiché debout, l'arrière enfoncé d'un mètre dans la neige ; à côté, un bambou garni d'un pavillon est dressé, maintenu par des cordes, pour qu'il puisse résister aux blizzards.

22 *novembre*. – Une très belle matinée. Départ à 8 h. 20. Quoique la neige ne porte pas, les trois poneys tirent allègrement chacun 226 kilos. Plus loin la piste devient meilleure avec quelques plages dures.

Aujourd'hui, grand événement ! Nous distinguons dans le sud une terre nouvelle, une terre qui n'a jamais été encore vue. C'est un haut relief neigeux situé au delà du mont Longstaff, plus loin dans l'intérieur que le mont Markham. Dans notre précédente expédition, nous n'avions pu l'apercevoir, notre route passant trop près de ce massif ou de ses avant-monts ; du large, au contraire, il est nettement visible.

Une journée magnifique, très claire. La terre, à notre droite, s'étend dans le sud quart sud-est ; donc, en poursuivant vers le Pôle, de sitôt nous ne heurterons pas aux montagnes.

A midi, latitude observée : 81° 1' sud.

Dans l'après-midi, venu un peu dans l'est. A 6 heures du soir, campé après une étape de 24 Km 3. Un beau résultat en raison des lourdes charges traînés par les poneys ; nous les alimentons, il est vrai, copieusement.

A midi, la halte a été plus longue que d'habitude, en raison d'une opération dentaire. Nous avons essayé d'enlever à Adams une molaire qui le fait souffrir cruellement. Faute des instruments nécessaires, nos efforts n'aboutissent qu'à la casser, ce qui est loin de soulager le patient.

Aujourd'hui, Wild est mieux, toutefois il a encore besoin de suralimentation. Je lui octroie en conséquence une ration supplémentaire de viande de cheval. Cette chair a un goût agréable ; quoiqu'elle soit très dure, nous la préférons aux autres aliments.

La température est montée à -13°, 8 ; bonne piste.

23 *novembre*. – Aujourd'hui, l'étape la plus longue que nous ayons fournie : 28 Km 8. Le temps était d'ailleurs favorable pour la marche,

avec une fraîche brise de sud et un soleil légèrement voilé. Les poneys ont été superbes de vaillance ; le terrain devient meilleur.

A mesure que nous avançons, les pics Longstaff et Markham montent de plus en plus au-dessus de l'horizon. Du point où nous le voyons aujourd'hui, le premier présente plusieurs sommets très aigus ; vers le sud, la terre n'est qu'un hérissement de pitons jusqu'ici vierges de tout regard humain. Les montagnes, au pied desquelles nous avons tant peiné lors de ma précédente expédition, sont visibles, mais aujourd'hui combien différente est la situation !

Ce soir, d'une dépression qui paraît exister entre le Longstaff et le Markham, souffle une fraîche brise qui soulève la neige en petits remous à la surface de la Barrière.

Quoique fatigué de cette longue étape et sans appétit, Wild assure se trouver mieux ce soir. Au déjeuner, il a pris une tasse *d'Oxo,* qui le soutint tout l'après-midi. Marshall a réussi à arracher la dent d'Adams. Notre camarade pourra enfin manger de la viande de cheval. Pour le dîner, nous avons justement une friture ; cela nous fait économiser nos autres provisions, excepté les biscuits et le cacao.

Cette semaine, c'est à mon tour de prendre les fonctions de cuisinier et Wild devient mon compagnon de tente.

24 *novembre.* – Départ à 7 h. 55 du matin. A la halte du déjeuner, à 1 heure, nous avons déjà parcouru 16 Km 6. Ensuite, nous marchons de 2 h. 30 à 6 heures du soir.

Ce matin, brise légère ; dans la journée *elle force,* et le soir, à l'arrivée au bivouac, elle souffle en ouragan. En même temps la température monte à -8°, 3. Chassée par le vent, la neige pénètre dans nos abris et tout le couchage devient humide.

Les chevaux ont été admirables ; malgré une neige molle, nous avons parcouru 27 Km 9.

La surface de la Barrière est aussi unie qu'un tapis de billard. Pas la moindre pente ! Si cet immense glacier demeure uniforme, il n'en est pas de même des montagnes qui le bordent. A chaque kilomètre en avant, se découvrent de nouvelles terres, formées pour la plupart de hautes cimes, dont nous ne pouvons encore évaluer l'altitude. En tout cas, elles ont certainement plus de 3 000 mètres.

J'ai bien fait de passer au large de la côte. Des monts Markharm se détache, en effet, vers l'ouest, un long contrefort, hérissé de pics aigus, qui forme la rive sud de l'*inlet* Shackleton ; d'autres pics et une

montagne tabulaire au sommet font également saillie, au sud, entre le Longstaff et le Markham. La première de ces cimes et les nouveaux massifs, à l'est du Markham, semblent délimiter un long inl*et*. Au sud-est du Longstaff, on distingue une autre haute chaîne que nous verrons plus nettement à mesure que nous avancerons.

Wild se sent mieux aujourd'hui. Il a retrouvé son appétit. Ce soir, le menu se compose de cheval frit. Ce n'est pas mauvais.

25 *novembre*. – Pendant la nuit, le vent est tombé. Au réveil, les tentes sont enfouies sous des monceaux de neige entassés par le blizzard.

Départ à 8 heures du matin par beau temps. Presque toute la journée, horizon voilé ; vers le soir, seulement, la côte devient visible. Elle semble formée *d'inlets* et de caps ; la haute chaîne de montagnes s'étend vers le sud, en s'incurvant légèrement dans l'est.

Le mauvais état de la neige rend la marche très fatigante ; elle ne porte pas et botte. Sans trop d'efforts, les poneys ont cependant fourni une traite de 28 Km 8.

A déjeuner, de la viande de poney gelée, et, à dîner, un ragoût de cette même viande avec du pemmican.

Wild est presque rétabli. Adams constate qu'une dent de sagesse lui pousse à la place de celle qu'on lui a arrachée. Nos yeux ne sont pas en excellent état.

Au bivouac de ce soir, le paysage est tout simplement merveilleux. Devant ce panorama étrange, nous avons l'impression d'un monde non vu jusqu'ici, comme il n'en existe pas de pareil, et nous éprouvons une sensation de solitude infinie qui nous donne conscience de la faiblesse humaine. Sur cette immensité glacée nous ne sommes que des infiniment petits.

CHAPITRE XX

TERRES VIERGES

LE PRÉCÉDENT RECORD VERS LE SUD DÉPASSÉ. – EN VUE DE TERRES NOUVELLES. – LES PONEYS ATTEINTS D'OPHTALMIE. – PICS DE 4 500 MÈTRES. – SACRIFICE DE DEUX PONEYS. – SPLENDIDES JOURNÉES. – CHALEUR RELATIVE. – SACRIFICE D'UN TROISIÈME PONEY. – UNE ASCENSION MOUVEMENTÉE. – DÉCOUVERTE DE LA ROUTE DU PÔLE. – MAGNIFIQUE PANORAMA.

26 *novembre.* – Une journée inoubliable. Nous avons franchi le parallèle que l'homme n'avait point encore dépassé vers le sud. Ce soir, nous sommes par 82° 18' 30' sous le 168°de longitude est. Nous avons atteint cette latitude en beaucoup moins de temps qu'en 1902, avec le capitaine Scott pour arriver au 82° 16' 30" [26].

Ce matin départ, par un temps exquis. Température : -7°, 2. Dans la journée, elle s'élève à -6°, 6. Nous profitons de cette chaleur relative pour faire sécher nos sacs.

Au départ, Quan nous inquiète. Il est en proie à de violentes coliques déterminées certainement par l'absorption de bouts de corde et de fermoirs en métal qu'il préfère à la nourriture que nous lui donnons. Heureusement, il se remet rapidement et à 7 h. 40 nous démarrons.

Piste très molle. L'orientation des *sastrugi* vers le sud-est indique la fréquence des vents de cette direction en hiver. A la surface de la Barrière, on rencontre de grands cristaux de neige ronds, durs et cassants. Leurs innombrables facettes reflètent la lumière solaire en un éblouissant scintillement très désagréable pour la vue.

A mesure que nous avançons vers le sud, ce sont de nouvelles découvertes dans l'ouest. Au fond de l'*inlet* Shackleton, se montre une grande chaîne, et, plus loin, d'autres pics. A l'ouest du cap Wilson, une autre crête, hérissée de pitons de 3 000 mètres environ, est visible ; elle s'étend au nord, au delà du cap des Neiges, et dans cette direction prolonge le massif A. Markham. Au sud-est, on

aperçoit encore d'autres montagnes. J'espère que la route vers le Pôle ne sera pas barrée par une terre.

Nous avons célébré notre victoire sur le précédent record en vidant un minuscule flacon de curaçao, don d'un de nos amis. La part de chacun ne dépasse pas deux cuillers à thé ; après cela, avant de nous coucher, nous fumons et taillons une bavette.

Quel sera notre sort le mois prochain ? Si tout va bien, nous devrons être près du but.

Rares sont aujourd'hui les hommes qui ont le privilège de découvrir des terres, et, c'est avec un sentiment d'ardente curiosité mêlée d'effroi que nous voyons de nouvelles montagnes se dresser les unes après les autres au-dessus de l'immensité mystérieuse qui nous enveloppe. Ce sont des pics superbes, couverts, à leur base, de neiges éternelles et élevant haut au ciel leurs cimes rébarbatives. Que découvrirons-nous au cours de cette marche vers le sud ? Dans cette direction, sans cesse nos pensées s'envolent sur l'aile de l'imagination jusqu'à ce qu'une chute, ou les affres de la faim, nous rappellent à la sévère réalité. Les jours passent ; toujours apparaissent de nouvelles montagnes, plus imposantes les unes que les autres, et la conscience de notre néant devient plus profonde. Que sommes-nous ? Sinon de petites fourmis noires peinant durement à travers une vaste plaine blanche.

Comment osons-nous, pygmées que nous sommes, avoir la prétention de pénétrer les secrets de cette nature demeurée inviolée depuis les âges infinis de la terre ? Le désir de déchiffrer ce mystère et la curiosité qu'éveille l'apparition constante de nouvelles cimes sauvent de la monotonie ces longues journées de marche sur le glacier.

27 *novembre*. – Départ à 8 heures du matin. Quoique la neige ne porte pas, les chevaux tirent bien. Temps clair avec mirage qui situe le paysage plus haut qu'il n'est en réalité.

Toute la journée surgissent des montagnes inconnues. De plus en plus elles inclinent dans l'est ; peut-être sera-t-il nécessaire de modifier notre route vers le sud ? Ces reliefs sont heureusement encore loin. A quoi bon s'inquiéter à l'avance ?

Les chevaux sont, je crois, fatigués, eux aussi, de la monotonie de cette plaine. Pauvres bêtes, elles ignorent heureusement le sort qui les attend.

Au déjeuner, j'ai pris la photographie du campement, avec, comme fond, le mont Longstaff, et au premier plan les traîneaux pavoises en l'honneur de notre victoire sur le dernier record antarctique.

Le long cap neigeux, que la carte place près du mont Longstaff, n'est pas relié à ce massif, comme l'indique ce document, mais à un avant-mont, sis au nord de ce relief. Le piton le plus septentrional du Longstaff domine à pic la Barrière ; de cette longue crête descendent des glaciers escarpés et crevassés. Les promontoires que les montagnes semblaient projeter disparaissent. Plusieurs cependant existent, sur lesquels nous prenons des relèvements. Dans l'après-midi, encore de nouvelles cimes !

Le thermomètre, qui dans la journée est monté à -5°, 5, descend ce soir à -10°, 5. Dans l'après-midi, nous avons profité du soleil pour faire sécher les sacs et dégeler la viande de cheval. Souhaitons que cette viande nous préserve du scorbut.

Aujourd'hui, Quan va mieux ; en revanche, Grisi paraît malade. Il semble, lui aussi, souffrir de l'ophtalmie des neiges. Distance parcourue : 26 Km 8.

28 *novembre*. – Départ à 7 h. 50 du matin par un temps radieux. Neige très molle ; les chevaux enfoncent à chaque pas, par contre les traîneaux glissent bien.

Température variant de -8°, 3 à -6°, 6. A midi, latitude observée : 82° 38'.

Traversé de longues ondulations s'élevant à des intervalles de 2400 mètres avec des pentes d'environ 1 pour 100. Leur existence nous a été révélée par la disparition subite du tertre de neige élevé ce matin pour marquer l'emplacement du camp, après un parcours de seulement 400 mètres.

Dans la matinée brise froide ; pendant l'après-midi le temps se réchauffe. Marshall, ainsi que deux poneys souffrent d'ophtalmie. Au bivouac, nous abattons Grisi, qui est fourbu et à moitié aveugle.

Nous laisserons ici un nouveau dépôt (dépôt C), formé avec la viande de ce poney, des vivres et de l'huile pour une semaine, bref les approvisionnements nécessaires pour atteindre le dépôt B.

Demain nous partirons avec neuf semaines de vivres, soit un poids de 543 kilos. Pour soulager les chevaux, nous devrons tirer avec eux.

Lorsque ces divers préparatifs sont terminés, il est 11 heures du soir, et, demain il faut se lever à 5 h. 30, comme d'habitude.

Distance parcourue aujourd'hui : 25 Km 5.

29 *novembre*. – Départ à 8 h. 45 du matin. La charge de chaque traîneau est de 283 kilos. Lorsque les poneys nous voient attelés à côté d'eux, ils refusent d'avancer ; force nous est donc de les laisser tirer seuls.

La piste est très molle ; dans la matinée, elle devient parfois meilleure avec des *sastrugi* durs, orientés vers le sud-sud-est. La terre inclinant au sud-est quart est, route au sud-sud-est.

Aujourd'hui, encore de nouvelles montagnes dans le sud-est. En même temps dans l'ouest apparaissent d'énormes pics, dont l'altitude doit varier entre 3 000 et 4500 mètres. Cette terre paraît constituée par un entassement de crêtes très élevées.

Les dépressions qui séparent les ondulations de la Barrière nous imposent de terribles fatigues. Dans la neige molle qui les remplit, les poneys enfoncent parfois jusqu'au ventre et les traîneaux ne peuvent être déhalés qu'au prix d'efforts épuisants. A 5 h. 45 les chevaux sont à bout, notamment le vieux Quan.

Temps calme et clair, très chaud, par suite très fatigant pour les gens comme pour les bêtes.

Afin de pouvoir pousser aussi loin que possible vers le sud, les rations seront désormais réduites.

... L'origine de ces ondulations orientées est quart sud-est nous intrigue. A mon avis, ces protubérances ne doivent pas être engendrées par la confluence des glaciers des montagnes voisines ; ils sont pour cela trop petits, eu égard à l'étendue colossale de la Barrière.

Le pied de la chaîne que nous longeons est constitué par d'énormes escarpements de granité, hauts de 1200 à 1800 mètres, complètement dépouillés de neige. Les massifs rocheux, libres de neige, les plus étendus, semblent être des schistes semblables à ceux des montagnes à l'ouest de nos quartiers d'hiver ; pour nous prononcer à cet égard avec certitude, nous en sommes trop loin.

Sur les cimes situées plus au sud, la raideur des escarpements empêche également la neige de se maintenir ; leur altitude n'est pas inférieure à 2400,2700 mètres. En vérité, c'est une terre étrange. Vers l'est, pas le moindre pointement rocheux, rien que l'infini horizon blanc de la Barrière.

Aujourd'hui, étape de 23 Km 3, très fatigante en raison de l'état de la neige ; à chaque pas, nous enfonçons jusqu'à la cheville.

Quoi qu'il en soit, nous faisons route vers le sud et chaque kilomètre parcouru est un gain sur l'inconnu. En moins d'un mois, nous nous sommes rapprochés de 482 kilomètres du but final.

30 *novembre*. – Ce matin, Quan tient à peine debout. De plus, la pauvre bête est aveugle, comme d'ailleurs Socks. Pour protéger les chevaux contre la réverbération de la neige, nous fixons des espèces d'écrans autour de leurs yeux. A tour de rôle, toutes les heures, nous nous relayons deux par deux pour aider au halage du traîneau de Quan.

Marche très lente, seulement 20 Km 6. A 5 h. 45, l'état d'épuisement de Quan nous oblige à camper. Les chevaux ne mangent pas entièrement l'abondante pitance que nous leur avons donnée, afin de les remettre sur pied.

Aujourd'hui encore, une terre nouvelle devient visible dans le sud. Il est maintenant évident que ces montagnes s'étendent dans l'est et qu'à une date plus ou moins prochaine, nous devrons les escalader pour poursuivre notre route vers le Pôle. Pourvu seulement que les poneys puissent aller jusqu'au prochain dépôt que nous comptons établir par 84°de latitude sud.

Une belle soirée calme et claire. Jusqu'ici, nous avons été singulièrement favorisés par le temps. Grâce à cette circonstance, Marshall a pu prendre tous les relèvements nécessaires à l'établissement de la carte de ces terres vierges.

Notre petite troupe est en excellente santé et notre appétit devient féroce. C'est inquiétant pour l'avenir.

Une grande partie de la haute terre que nous longeons est, semble-t-il, composée de grands massifs de granité. Entre les montagnes s'écoulent de nombreux glaciers crevassés, issus peut-être d'un *inlandsis* semblable à celui de la partie nord de la Terre Victoria. Toutes ces cimes présentent les mêmes silhouettes et ne paraissent pas renfermer d'appareils volcaniques.

Dans la journée, le thermomètre a varié de -11°, 1 à -8°, 8. Le soleil donne l'impression d'une température beaucoup plus chaude.

1er *décembre*. – D'heure en heure, Quan s'affaiblit ; nous tirons pour ainsi dire son traîneau. Dans l'après-midi, nous ne parvenons à

couvrir que 6 Km 4. Wild soutient Quan et en même temps conduit Socks, tandis qu'Adams, Marshall et moi, halons un traîneau chargé de 271 kilos sur une neige terriblement molle.

Ce soir, nous abattons Quan. La pauvre bête était complètement fourbue. C'est pour moi un véritable chagrin. Malgré son caractère fantasque, je l'aimais à cause de sa vive intelligence. Il ne nous reste plus qu'un cheval et nous ne sommes qu'au 83° 16' de latitude sud.

Droit devant nous la terre s'étend vers l'est, traversée par une longue ligne blanche, qui paraît être une nouvelle Grande-Barrière. Également en avant de notre route, mais plus près, on entrevoit une surface blanche très accidentée, comme si le glacier était hérissé de crêtes de pression. Il semble que nous touchions à la fin de la Barrière et au seuil d'une terre nouvelle.

... Nos menus sont maintenant composés presque uniquement de cheval. Lorsque nous sommes altérés par une marche en plein soleil, nous nous rafraîchissons en suçant une tranche de cette viande gelée. Aujourd'hui, pendant quelque temps il souffle une légère brise froide qui vous glace sur le dos les vêtements trempés de sueur. Malgré les lunettes, journée très pénible pour les yeux. Pas un nuage au ciel ! A la surface de la Barrière, étincellent des millions de petits cristaux de glace ; ils forment une nappe différente de la couche de neige habituelle.

Encore de nouveaux pics. La carte s'augmente sans cesse de chaînes jusque-là inconnues. Un instant nous nous absorbons dans la contemplation de ce spectacle grandiose, puis, tenaillés par la faim, nous rêvons de choses moins nobles. Nous nous amusons à élaborer le menu du repas que nous ferions, si nous nous trouvions transportés soudain dans un bon restaurant. Mais il faut nous habituer à l'abstinence ; ce sera notre régime pendant trois mois encore.

L'un des pics de granité dont nous approchons dépasse certainement 1800 mètres. Sur ses flancs, de larges surfaces rocheuses sont dépouillées de neige, sans doute par suite de la fusion que détermine le soleil qui nous inonde depuis quelque temps.

Aujourd'hui : -8°, 8. Il fait très chaud sous la tente.

2 *décembre.* – Tous les quatre, nous halons un traîneau, suivis par Socks qui tire le second. Il accorde son pas au nôtre et tout se passe à merveille, en dépit d'une neige très molle le matin. Sous un soleil

tombant d’aplomb sur nos têtes nous transpirons abondamment, quoique vêtus seulement d’une chemise et d’un pyjama ; en revanche, piétinant constamment dans la neige, nous avons les pieds glacés.

A 1 heure, halte pour avaler un morceau de Quan. Cette vieille bête est atrocement dure.

Socks s’ennuie de sa solitude. Toute la nuit, il hennit pour appeler son compagnon.

Au déjeuner, nous reconnaissons que la région accidentée aperçue la veille en avant de notre route est formée d’énormes monticules de pression avec de larges crevasses. Cette zone disloquée s’étend dans l’est ; par suite, impossible de continuer plus loin vers le sud, sur la Barrière. Dans ces conditions, après le déjeuner, nous nous dirigeons vers la terre située dans notre sud-est. A 6 heures du soir, nous en sommes tout près.

Il y a là un sommet rouge, haut de 900 mètres que nous escaladerons demain pour avoir une vue d’ensemble sur le pays. Ensuite, nous tâcherons de gravir, avec notre dernier poney, un glacier voisin pour atteindre l’*inlandsis* et ensuite le Pôle si tout va bien. Le temps est pour nous singulièrement précieux et les provisions encore plus. Il est donc de la plus haute importance que nous trouvions une route facile à travers les montagnes.

Maintenant que nous voici tout près de terre, nous pouvons nous orienter au milieu de l’océan de chaînes et de pics situés à l’ouest. A partir du mont Longstaff, vers le sud-est, les glaciers semblent encore plus puissants qu’au nord, et, comme leurs vallées sont abruptes, ils sont très crevassés. Ces appareils convergent dans la direction du nord-est vers la Grande-Barrière. Les escarpements situés juste en face du campement, semblent avoir été débarrassés de neige par le vent.

La cime que nous avons l’intention d’escalader demain est constituée par un granité très altéré, si bien qu’à distance il revêt l’aspect d’une roche volcanique, mais de près, on ne peut s’y tromper. Les formes moutonnées et arrondies, très fréquentes dans le paysage, indiquent qu’une carapace de glace a dû recouvrir cette région.

Les énormes monticules de pression situés au sud de la montagne, en face de nous, n’ont pu être engendrés que par un glacier encore plus grand que tous ceux que nous avons rencontrés jusqu’ici. La

nappe de glace qui remplit *L'inlet* Shackleton, d'ailleurs relativement courte, ne détermine pas dans la Barrière des dislocations aussi importantes. Si demain nous atteignons le sommet de notre montagne, nous pourrons distinguer les massifs situés au sud-est. Il aurait été très intéressant de suivre la Barrière dans cette direction et de déterminer l'alignement des diverses chaînes ; mais cette étude géographique n'entre pas dans notre programme. Ah ! si nous avions du temps et des provisions à discrétion, nous pourrions pénétrer le mystère de cet immense continent ! Un examen approfondi de ces montagnes fournirait d'importants résultats géologiques. Peut-être aurions-nous la bonne fortune de découvrir des fossiles, ou tout au moins de rapporter des échantillons, qui permettraient de déterminer l'âge de ces terrains et de connaître le point de départ des blocs de granité qui se rencontrent sur les pentes de l'Erebus et du Terror.

Position : 83° 28' de latitude par 171° 30' de longitude est de Gr.

Parcouru aujourd'hui 19 kilomètres ; un excellent résultat, étant donné que chacun de nous hale 81 kilos et que le terrain a été détestable.

Toujours beau temps.

4 *décembre*. – Une nouvelle attaque d'ophtalmie m'a empêché d'écrire hier le journal. Ces deux dernières journées ont été les plus intéressantes depuis notre départ des quartiers d'hiver.

Hier, à 9 heures du matin, nous partions en reconnaissance, emportant chacun quatre biscuits, quatre morceaux de sucre et 31 grammes de chocolat. A 100 mètres du camp, bâille une première crevasse ; dès lors nous n'avançons plus qu'en file indienne, attachés à la corde et solidement appuyés sur les piolets. Au début, afin de distinguer les fentes qu'un jour blanc empêche de voir nettement, j'enlève mes lunettes. Le soleil perce bientôt les nuages ; résultat, une belle et bonne ophtalmie. Après avoir traversé plusieurs crevasses en grande partie remplies de neige, larges de 3 à 6 mètres, nous sommes arrêtés par un véritable gouffre ; d'un bord à l'autre, il mesure 24 mètres environ et sa profondeur atteint 90 mètres. Cette énorme déchirure du glacier ressemble à celle que l'expédition Scott a rencontrée par 80° 30' de latitude sud en 1902. Grâce à un *pont*, nous réussissons à dépasser cet obstacle. La montagne qui paraissait tout près est en réalité éloignée de plusieurs kilomètres.

Plus loin une suite de chaînes de monticules de pression, puis de nouveau de très nombreuses crevasses ; finalement à midi et demi nous atteignons une zone de glace bleue, dans laquelle sont enchâssés plusieurs blocs arrondis de granité. Là nous buvons une eau délicieuse produite par la fusion de la glace sous l'ardeur du soleil.

A environ 1 800 mètres du cap nous arrivons au pied de notre pic. Il est constitué par du granité dont la coloration rougeâtre est due à la présence de particules de fer. Nous déjeunons d'eau claire et de biscuits, puis commençons l'ascension. La montagne n'est qu'une ruine. D'énormes blocs, soutenus seulement par de petits cailloux, semblent prêts à se détacher. Ces roches branlantes gravies, une pente de neige douce nous amène au pied d'un piton dont l'ascension est relativement facile. De ce premier sommet nous découvrons notre route vers le Pôle ; elle est tracée par un grand glacier orienté nord-sud entre deux chaînes de montagnes. A perte de vue, sauf à son extrémité inférieure, il paraît uni ; la distance nous empêche toutefois de reconnaître distinctement l'aspect de sa surface. Continuant l'ascension, nous sommes bientôt au sommet du pic. D'après l'hypsomètre et le baromètre, son altitude serait de 1000 mètres. De cet observatoire, la vue embrasse le glacier que nous devrons remonter et qui rejoint la Barrière. Vers le sud il s'allonge sur une énorme distance et paraît descendre d'un *inlandsis*. Dans la zone de confluence, la Barrière est accidentée d'énormes vagues de pression et disloquée sur une étendue de plusieurs kilomètres. Ce sont ces monticules que nous avons aperçus quelques jours auparavant. Au sud-est, jusqu'au 86°parallèle sud, la Barrière apparaît encerclée par un énorme relief qui s'étend encore plus loin dans cette même direction. Sur les cimes exposées à l'ouest, la glaciation semble plus intense que sur celles tournées à l'est. Dans le sud-sud-est, vers le réservoir du glacier, huit ou neuf cônes noirs sont en vue, puis encore plus loin des pitons de granité rouge surmontés d'aiguilles et de pinacles fantastiques. Dans le sud, les montagnes ont des formes lourdes et présentent des lignes de stratification horizontale. Ce massif s'étend, semble-t-il, jusqu'à une centaine de kilomètres ; au delà, dans un lointain vaporeux apparaissent d'autres montagnes. Les massifs situés à l'est sont arrondis et couverts d'énormes quantités de glace. Au loin, je crois discerner un volcan actif dans une haute cime surmontée d'un nuage

qui a tout l'air d'un panache de fumerolles. Ce serait curieux de découvrir un centre éruptif si près du Pôle sud.

Après avoir relevé les alignements des montagnes en vue de la Barrière et du glacier que nous allons suivre, puis photographié une partie du panorama, nous dévorons notre frugal repas.

A 4 heures commence la descente. Une heure plus tard nous sommes sur la Barrière, et, à 7 heures, rallions le camp, fatigués et affamés.

Aujourd'hui, 4 décembre, départ à 8 heures du matin, nous dirigeant droit vers la terre. Sur le Grand Glacier du Sud, nous allons nous trouver aux prises avec des difficultés, que nous n'avons pas rencontrées sur la Barrière, mais cette nappe ne pourrait nous conduire au delà du 86°de latitude ; ensuite il faudrait, comme ici, escalader les montagnes, afin de continuer vers le Pôle.

Sur la route que nous allons suivre, le poney sera une source de difficultés et de dangers ; en second lieu, nous ne pourrons haler en une seule fois tous nos bagages.

Adams, Marshall et moi, tirons un traîneau chargé de 300 kilos, tandis que Wild suit derrière avec Socks. Si une crevasse se présente, nous pourrons ainsi arrêter l'attelage à temps. Jusqu'aux approches de la terre, tout marche à souhait. Là, Marshall crève un *pont* de neige ; seule la vigueur de ses poignets le sauve d'une chute dans un abîme sans fond.

Le déjeuner avalé, nous commençons l'ascension de la pente de neige qui, pensons-nous, nous amènera dans l'intérieur du massif et, de là, sur le glacier. Après avoir peiné tout l'après-midi sur cette longue déclivité, nous atteignons, à 5 heures du soir, le sommet du col, à l'altitude de 600 mètres. De là, une nouvelle pente douce conduit à notre glacier. A 6 heures du soir, campé près d'une plaque de glace bleue, renfermant des blocs de granité ; aux environs se trouvent de petites mares.

Ce soir, temps admirable ; un soleil clair et pas un souffle de vent. A midi, le thermomètre est monté à -5°, 5 ; maintenant il ne descend pas en dessous de -7°*, 7.*

Deux énormes pitons de granité, hauts de 600 mètres, flanquent de chaque côté le col que nous avons gravi, formant, comme un arc de triomphe, à l'entrée de la *haute route vers le Pôle sud.* Ici, tout prend des proportions gigantesques. Pour la première fois de notre vie, la nature se révèle à nous sous ses aspects les plus formidables.

Après notre passage, cette terre étrange retombera ensuite dans son isolement millénaire.

Socks ne va pas bien ; son manque d'appétit provient peut-être de ce qu'il s'ennuie, maintenant qu'il n'a plus de compagnon. Ce soir, nous lui donnons de l'eau d'une mare voisine du glacier. Il ne paraît point apprécier ce régal et préfère manger de la neige.



CHAPITRE XXI

ASCENSION D'UNE CASCADE DE GLACE LONGUE DE 400 KILOMÈTRES

DÉBUT PEU ENCOURAGEANT. – PASSAGE D'UN OISEAU. – BIVOUAC DANGEREUX. – SOCKS ENGLOUTI. – TOUJOURS DES CREVASSES. – A CHAQUE MINUTE EN DANGER DE MORT. – ASCENSION TERRIBLE. – PREUVES D'UNE DIMINUTION DE LA GLACIATION. – TROUS DE CRYOKONITE. – ÉTAPES DIABOLIQUES. – A PLUS DE 1800 MÈTRES D'ALTITUDE. – PANORAMA GRANDIOSE. – DÉCOUVERTE DE COUCHES DE CHARBON. – PLEINS D'ESPOIR.

5 *décembre*. – Départ à 8 heures du matin. Nous descendons une pente de glace très glissante, sur laquelle nous devons retenir de toutes nos forces le traîneau, pour l'empêcher de rouler en bas. Le poney ne pouvant suivre cette route, Wild lui fait tourner l'obstacle ; nous nous rejoignons ensuite à l'extrémité inférieure du glacier.

Dans cette région, le glacier n'est qu'un hérissement fantastique de crêtes et de pinacles infranchissables. Heureusement, une pente de neige douce, dépourvue de crevasses, nous permet d'éviter cette zone disloquée. Plus loin, la neige fait place à de la glace bleue déchirée d'innombrables fentes. Sur un pareil terrain, le poney ne peut continuer à tirer le traîneau, sans risquer de se casser les jambes. Après l'avoir dételé, Wild lui fait traverser en main ce terrain dangereux, puis nous halons notre véhicule et ensuite celui du poney.

Au-dessus s'élèvent de gigantesques aiguilles de granité hautes de 600 mètres environ.

Rencontrant de nouveau de l'eau de fusion, nous nous installons pour le déjeuner. Souffrant d'une seconde ophtalmie, je me repose, pendant que Marshall et Adams partent examiner le terrain en avant. Le résultat de leur reconnaissance n'est guère encourageant. Au delà, la glace bleue est encore plus crevassée et la zone disloquée du glacier s'étend presque jusqu'aux aiguilles de granité que nous apercevons ; plus loin, une pente de neige douce permettra d'avancer

sans trop de difficultés. Pendant cette excursion, mes camarades ont vu un oiseau de couleur brune, avec une raie blanche sous chaque aile. Il a volé au-dessus d'eux et disparu ensuite vers le sud. La présence d'un volatile sous le 83° 40' de latitude est singulière. Ce n'est pas une mouette Skua, assurent mes compagnons, le seul oiseau qui pourtant, à mon avis, puisse s'aventurer jusqu'ici. Elle aurait pu être attirée par les déchets du dernier poney abattu. Lors de mon expédition, en 1902, sous le 80° 34' sud, une de ces mouettes se jeta sur le cadavre d'un chien que nous venions de tuer.

Après le déjeuner jusqu'à 6 heures du soir, rude travail. Pendant plusieurs kilomètres, nous devons tirer les deux traîneaux et ensuite le cheval sur une glace très crevassée. L'étape suivante s'annonce difficile. Sur la route que nous devons suivre demain se découvre une pente bleue, déchirée d'innombrables fentes en partie couvertes, avec des arêtes coupantes. Pour traverser cette zone, il faudra porter les bagages en trois ou quatre voyages.

Le camp est établi au pied d'une aiguille de granité recoupé de filons de gneiss, que les vents ont polie et arrondie régulièrement. La petite plaque de neige où les tentes sont dressées ne nous inspire qu'une confiance limitée. Peut-être recouvre-t-elle une crevasse ? Que la Providence nous protège ! Elle seule peut nous garantir de tout accident. D'un autre côté, à tout instant, une avalanche de pierres peut se détacher de l'aiguille voisine et s'abattre sur nous, comme l'indique la présence autour des tentes de blocs tombés de cette cime. Les dimensions de ces blocs sont très variables ; il en est de la grosseur d'une noix, tandis que d'autres pèsent de 20 000 à 40 000 kilos. Sur la neige s'observe l'empreinte fraîche de la chute d'un quartier de roche. A cette situation dangereuse nul remède. Le bivouac ne peut être établi sur la glace bleue et ce soir nous sommes incapables d'aller plus loin. Quoi qu'il en soit, nous dormirons d'un sommeil de plomb. Mes yeux seuls me préoccupent ; toute la journée je suis resté littéralement aveugle et tirais la bretelle du traîneau, sans voir quoi que ce soit. Distance parcourue : 14 Km 8, dont 6 Km 4 en allées et venues.

6 décembre. – Départ à 8 heures du matin. Beau temps. En trois voyages, nous transportons toutes les charges à travers les 800 mètres de glace crevassée qui nous séparent d'une pente de neige douce. Un trajet singulièrement dangereux ; à chaque pas on risque

une chute ; il est particulièrement pénible pour moi qui n'y voit que d'un œil. A 1 heure de l'après-midi, ce dangereux portage étant terminé sans accident, mes trois compagnons retournent chercher Socks. Enfin à 2 heures, nous sommes réunis, sains et saufs. La Providence nous a évidemment protégés. A 3 heures, nous nous remettons en marche vers le sud-sud-ouest, par une longue déclivité, laissant à droite le glacier tout disloqué.

A 5 heures du soir, campé près d'une grande crevasse. De là, le panorama est magnifique sur les montagnes. De nouveaux pics sont visibles dans le sud-est, le sud et le sud-ouest. Sur plusieurs cimes une roche foncée accompagne le granité.

Nous sommes maintenant à une altitude supérieure à 500 mètres et dominons la Barrière. Un nuage couvre toujours la montagne située en face de nous. On dirait vraiment la fumée d'un volcan, mais peut-être est-ce simplement de la brume.

Les nuages inférieurs cheminent rapides du sud-est vers le nord-ouest. Temps clair, température : -13°, 8.

7 *décembre*. – Départ à 8 heures du matin. Adams, Marshall et moi halons un traîneau, suivi de Wild conduisant Socks. Nous montons et descendons des pentes de neige molle. Socks enfonce jusqu'au ventre ; nous-mêmes, à chaque instant, faisons des plongeons. Laissé plusieurs crevasses sur notre droite ; d'autres s'ouvrent à notre gauche.

A 1 heure de l'après-midi, au moment de la halte pour le déjeuner, l'éclairage devient très mauvais ; il est alors fort difficile de discerner les fentes du glacier toutes plus ou moins couvertes. Lorsque nous nous remettons en marche, la lumière est meilleure ; nous nous félicitions de cet heureux événement, lorsqu'un appel de Wild nous fait sursauter.

Courant à son aide, nous apercevons le traîneau, l'avant dans une crevasse, et Wild cramponné au véhicule. Du cheval aucune trace. Nous tirons notre camarade de sa dangereuse position, mais le pauvre Socks a été englouti ! Wild n'a été sauvé que par un miracle. L'avant-garde avait passé sans encombre sur cette crevasse, entièrement dissimulée par la neige ; Wild suivant nos traces, sous le poids du cheval et du traîneau, le *pont* s'était effondré. Tout cela s'est passé en une seconde. Notre compagnon avait senti un coup de vent formidable, puis la bride du cheval lui avait été arrachée des mains et

il n'avait eu que le temps de saisir le bord du véhicule. Heureusement pour Wild et pour nous, le poids de Socks avait déterminé la fracture de la barre d'attelage ; grâce à cette circonstance, le traîneau n'a pas été entraîné dans le précipice. Nous nous couchons à plat ventre pour sonder le gouffre, mais nous ne voyons ni n'entendons rien. Le vide et le silence ! Le traîneau une fois dégagé, nous repartons. Nous avons maintenant à haler à nous quatre 453 kilos.

Campé à 6 h. 20 du soir. Très fatigués. Notre ami l'a échappé belle et quelles conséquences eût entraînées la perte du traîneau ! Nous n'aurions plus possédé que deux sacs de couchage pour quatre hommes. Dans ces conditions, eût-il été possible de regagner nos quartiers d'hiver avec un équipement aussi sommaire ? Cela est douteux ; en outre, tout espoir d'arriver au Pôle eût été perdu.

La provision de maïs de notre pauvre poney servira à augmenter nos rations. La pensée que nous n'aurions pu emmener Socks plus loin nous console un peu de sa mort. Ce soir, dans tous les cas, il eût fallu l'abattre. Au point de vue de la traction, l'accident n'a donc pas une grande importance ; en revanche, la perte de la viande que ce cheval nous eût fournie nous prive d'un précieux approvisionnement.

Autour du terrain où nous avions décidé de camper, de tous côtés, des crevasses plus ou moins couvertes ; partout où nous sondons la neige, les piolets percent des *ponts*. Ce serait folie de nous installer en cet endroit. Nous courrions le risque d'être engloutis pendant notre sommeil. Donc nous revenons à 400 mètres en arrière pour trouver un emplacement sûr. Cette retraite, quelque courte qu'elle soit, nous met de fort méchante humeur. Mais dans une expédition comme celle-ci, l'homme doit s'habituer aux situations adverses.

8 décembre. – Départ à 8 heures du matin. Encore des crevasses perfides et des gouffres insondables. Wild et moi dirigeons la caravane. Grâce à Dieu, mes yeux sont aujourd'hui meilleurs.

Nous avançons lentement sur une pente toute déchirée ; à l'heure du déjeuner nous sommes à l'altitude d'environ 518 mètres, après avoir parcouru 9 Km 7, et, pourtant chacun de nous hale 113 kilos. Dans la journée, meilleur terrain : une nappe de glace bleue presque dépourvue de fentes sur laquelle les traîneaux glissent facilement.

A six heures du soir, campé. Aujourd'hui, étape de 19 Km 4.

Altitude du camp : 701 mètres. Pas un souffle de vent jusqu'à présent. Sous le rapport du temps, nous avons de la chance.

9 décembre. – Encore une très belle journée et c'est fort heureux, car l'étape d'aujourd'hui a été une des plus rudes du voyage, en tout cas la plus périlleuse de toutes.

Départ à 7 h. 45 du matin sur la glace bleue. Moins d'une heure plus tard, nous sommes dans un dédale de crevasses, couvertes les unes d'un fragile *pont,* les autres d'une épaisse couche de neige, par suite plus dangereuses. Marshall culbute dans un de ces gouffres et n'est sauvé d'une chute mortelle que par la bretelle du traîneau qui le retient suspendu au-dessus du précipice. Cette crevasse devait mesurer plus de 300 mètres de profondeur. Peu après, Adams tombe dans une autre, puis à mon tour je disparais. Notre situation devenait singulièrement aventureuse. En même temps, glissant sur cette surface lisse, les traîneaux butaient avec force contre les bords tranchants des crevasses et dans ces chocs recevaient des avaries. L'avant du véhicule, qui a été déjà endommagé lors de la chute de Socks, se brise. Enfin, à 11 heures passé, nous atteignons une région plus solide.

A midi, altitude : 750 mètres environ ; latitude observée : -84° *2'* sud ; résultat satisfaisant, si l'on songe que pendant les deux dernières étapes, nous avons gravi une pente en tirant 113 kilos par homme.

Dans l'après-midi, plus de cinq heures de halage sur une déclivité très raide ! Un travail éreintant. A 6 heures du soir, lorsque nous campons, nous sommes épuisés et affamés. Ce soir, les tentes sont dressées sur une plaque de neige dure entre deux crevasses, à l'altitude de près de 900 mètres.

Distance parcourue : 19 kilomètres, plus 3 kilomètres de relais.

Il nous tarde d'arriver sur un *inlandsis* plat où nous pourrons faire de longues étapes. Nos conversations ne roulent que sur le chapitre cuisine et sur ce que nous aimerions manger. Avec impatience, nous attendons la Noël pour faire bombance ce jour-là.

10 décembre. – Chutes, contusions, égratignures, crevasses, glace tranchante et pénible halage, tel est le bilan de la journée. Le magnifique panorama en vue et la longueur de l'étape (18 Km 1) nous consolent de ces incidents.

Au départ, d'abord un court massif de crevasses ; ensuite, une longue pente de neige, puis descente d'une nappe de glace bleue toute déchirée, sur laquelle Marshall et moi culbutons.

A midi, nous sommes à l'altitude de 975 mètres. Après le déjeuner, départ à 2 heures le long de la moraine latérale du glacier. Terrain très difficile, avec des crêtes de glace tranchante et quelques crevasses. Adams tombe dans l'une d'elles. Le halage, sur cette pente, devient extrêmement pénible ; à chaque instant les traîneaux sont arrêtés par des arêtes et l'on a ensuite toutes les peines du monde à les remettre en marche. A chaque moment, nous tombons et nous nous écorchons sur cette glace coupante. A la fin de l'étape, nous sommes tout contusionnés.

Le *Cloud-Maker*, la cime au pied de laquelle nous sommes campés ce soir, est formé principalement par des schistes, du quartz et une roche sombre très dure, dont j'ignore le nom. Des blocs erratiques constitués par un conglomérat calcaire et par des brèches sont superbes et revêtent toutes les couleurs. Ne pouvant ajouter la moindre surcharge à nos bagages, nous prenons seulement de minuscules spécimens des principales roches. Ces échantillons sont suffisants pour permettre aux géologues de déterminer les traits principaux de la constitution géologique du pays.

Cette montagne est celle que nous avions prise pour un volcan lorsque nous l'avions aperçue du sommet du pic situé au pied du glacier. Le nuage qui en enveloppait alors la cime a disparu aujourd'hui ; je puis donc affirmer que ce n'est pas un cratère.

Le glacier paraît animé d'un mouvement d'écoulement très lent ; il est beaucoup moins épais qu'à une époque antérieure, comme l'indiquent les moraines latérales déposées, situées au-dessus de sa surface actuelle.

Pendant que je reconnais les environs du camp, mes camarades broient entre deux pierres plates le maïs du poney, pour que nous puissions le manger comme plat supplémentaire.

Température aujourd'hui : à midi -11°, 1, à 8 heures du soir -10°, 2.

Nos progrès vers le sud sont relativement satisfaisants. D'ici quelques jours, j'espère atteindre l'*inlandsis*. Nous avancerons alors plus vite. Le temps se maintient au beau.

11 décembre. – Encore une dure journée.

Sur la moraine médiane, recueilli des échantillons de roches paraissant contenir des empreintes de plantes.

Dans l'après-midi, assez bon terrain. Les crevasses sont presque toutes fermées par de la glace provenant de la congélation de l'eau

qui les a remplies [27]. Plus loin, nous contournons assez aisément des monticules de pression, puis gravissons une longue pente de glace hérissée d'aspérités aiguës. Pendant tout l'après-midi, toutes les fentes rencontrées sont fermées par une nappe de glace ; aussi nous prenons-nous à espérer la fin prochaine du glacier, et l'arrivée sur le plateau. A 5 heures, devant nous de nouvelles crevasses, puis une zone hérissée de *séracs*. En même temps, les nuages s'étant levés, la terre devient visible.

Les traîneaux pourront-ils résister longtemps à tous ces chocs sur cette glace rugueuse ? Je ne suis pas sans inquiétude à cet égard et nous sommes encore à 629 kilomètres du Pôle !

Grâce à Dieu, le temps se maintient au beau.

Campé à 6 heures du soir sur la glace vive entre deux gouffres. Pas de neige pour charger le bas des tentes. En place, nous entassons les traîneaux et les sacs à provisions. Avant d'étendre les sacs de couchage dans l'intérieur de la tente, à coups de piolet nous devons faire sauter les pointes qui hérissent la glace.

La surface du glacier est criblée de petits trous remplis de boue à laquelle les spécialistes donnent le nom de cryokonite. Absorbant les rayons solaires, en raison de sa couleur foncée, ce sédiment creuse des cavités de plus en plus profondes dans l'épaisseur du glacier. Souvent des pierres, qui se sont enfoncées suivant ce processus, demeurent visibles à une profondeur de 0 m. 90 à 1 m. 20. La glace qui recouvre ces matériaux est plus transparente que la glace ordinaire de glacier.

Nous sommes maintenant à 1127 mètres d'altitude, après avoir parcouru 13 Km 2 aujourd'hui. Nous faisons bonne route vers le sud. Peut-être, demain, sera-ce la fin du mauvais terrain ?

12 décembre. – Distance couverte aujourd'hui : seulement 5 Km 2. Ce nombre suffit à indiquer que de terribles difficultés ont été rencontrées. Une glace bleue, hérissée d'arêtes, déchirée d'énormes crevasses, tantôt s'élevant en monticules, tantôt s'abaissant en profonds ravins, bref le terrain le plus difficile que l'on puisse rencontrer dans une exploration polaire. Avec cela, une tension d'esprit fatigante pour veiller aux dangers qui nous menacent de tous côtés. Continuellement, les plus grandes précautions doivent être prises pour éviter une culbute fatale ou la perte d'un traîneau. Le soir, à la suite de nos nombreuses chutes, nous sommes meurtris et

contusionnés. Sur un pareil terrain, impossible de haler les deux traîneaux en même temps. Donc, nous nous attelons tous à un véhicule, puis après avoir parcouru 1 600 mètres, revenons chercher l'autre. Par suite, pour avancer de 5 Km 2 vers le sud, nous en avons parcouru 15,6.

13 décembre. – Encore une journée terrible. Dans la matinée, une suite de montées et de descentes toujours sur une glace bleue crevassée et hérissée d'aspérités. A un kilomètre du camp, il nous semble impossible d'avancer. Nous prenons alors le parti de tourner cette zone disloquée par le sud-ouest. Sur ces entrefaites, je tombe et me blesse au genou gauche. Qu'adviendrait-il si l'un de nous était gravement blessé ? Tout l'après-midi, je porte un bandage, ce qui ne rend pas précisément aisé le halage du traîneau. Ce soir, je souffre moins.

Dans la journée, meilleur terrain ; il devient possible de haler les deux traîneaux en même temps.

Nous nous élevons progressivement ; ce soir, l'hypsomètre indique une altitude de 1331 mètres. Vent de sud froid ; jamais encore il n'a soufflé aussi frais. Température : -7°, 2.

A mesure que nous nous élevons, de nouvelles montagnes apparaissent à l'ouest et au sud-ouest.

La glace n'est plus maintenant aussi bleue ; nous nous trouvons évidemment ici au-dessus d'une ancienne moraine, dont les matériaux se sont enfoncés dans la glace, lorsque son mouvement d'écoulement s'est arrêté. L'épaisseur du glacier a diminué, toutefois son mouvement d'écoulement continue, mais plus lent qu'à l'époque de son maximum.

Distance parcourue aujourd'hui : 8 kilomètres.

14 décembre. – Une des plus rudes étapes du voyage. Route au sud-sud-ouest, presque constamment, dans le lit d'une ancienne moraine. Là la glace est criblée de trous qui ont été creusés par la fusion autour de cailloux et de blocs, il y a de cela bien des années.

Toute la journée, neige ; tombant par une température relativement haute, elle sature d'humidité tout notre équipement.

Aujourd'hui, nous nous sommes élevés d'environ 300 mètres. Ce soir, notre altitude est de 1706 mètres. D'après cela, les montagnes

situées dans l'ouest doivent avoir une hauteur de 3 000 à 4500 mètres.

Mon genou va mieux. Aujourd'hui encore, pénible halage et nombreuses chutes. A l'arrivée au camp, Adams a percé un *pont* et failli culbuter dans un gouffre. Ce terrain raboteux a mis les traîneaux en fort piteux état ; de ce fait, le halage devient plus difficile. A cette altitude, ce travail est particulièrement fatigant, surtout sur la neige glissante qui recouvre la glace bleue.

Antérieurement, la glaciation a dû, ici, acquérir une puissance énorme ; actuellement, elle est en voie de diminution.

Grand est notre espoir d'arriver bientôt au plateau culminant. Alors, on fera route directement vers le sud. Seul alors, l'état de nos approvisionnements décidera de l'issue de la lutte. Aujourd'hui, étape de 12 kilomètres.

15 décembre. – Temps clair. Au début, rude montée sur de la glace bleue. Mais nous avons l'impression de l'imminence d'un changement et de prochaines perspectives nouvelles. A l'heure du déjeuner, le terrain est déjà meilleur ; on rencontre des nappes de neige et, en avant, nous croyons discerner une vaste plaine. Nous allons enfin, semble-t-il, arriver sur une surface plane. D'après l'hypsomètre, nous sommes d'ailleurs à l'altitude de 2200 mètres. Ce soir, l'instrument n'indique plus que 1775 mètres. La première observation devait donc être entachée d'erreur par l'approche d'une dépression. Dans l'après-midi, en effet, une très fraîche brise cingle du sud-ouest.

A midi, température : -7°, 7. Jusqu'au moment où le vent commence à souffler, nous tirons les traîneaux, vêtus seulement de nos pyjamas.

Tout l'après-midi encore le terrain monte ; mais il est relativement facile, formé de névé durci, au lieu de la diabolique glace bleue. Ici les crevasses, quoique couvertes, se distinguent facilement. Il n'y a plus de doute, le plateau est là, en avant. Nous apercevons déjà des cimes isolées au milieu de l'*inlandsis,* qui sera notre route vers le sud. D'énormes montagnes s'élèvent à l'est comme à l'ouest. Après cette dernière semaine de fatigues terribles et d'émotions poignantes, le changement est délicieux. Distance parcourue aujourd'hui, 20 kilomètres.

16 décembre. – Pendant les premières heures de l'étape, neige légère, ensuite beau temps. Piste ferme, par suite marche facile et rapide.

A midi, latitude observée : 84° 50' sud.

Devant nous, une longue pente verglacée et crevassée ; néanmoins nous couvrons aujourd'hui 22 Km 4.

A 5 h. 30 campé. Il importe d'alléger nos bagages le plus possible ; aussi laisserons-nous ici les vêtements de rechange avec quatre jours de vivres. Ces provisions nous permettront, au retour, de regagner le prochain dépôt, en nous mettant à la demi-ration.

Jusqu'ici nous avons parcouru 160 kilomètres à travers un inextricable labyrinthe de crevasses et gravi 1800 mètres sur le plus grand glacier du monde. Une dernière pente toute déchirée de fentes, et nous atteindrons le plateau, s'il plaît à Dieu.

Nous sommes tous en bonne santé. Température ce soir, -9°, 4 ; vent de sud-ouest. Panorama étendu de glaciers et de montagnes. A l'ouest-sud-ouest se dressent de magnifiques chaînes, et dans le sud apparaît un massif de trois pics aigus, formant, semble-t-il, un *nunatak*. La nappe de glace qui enveloppe ce relief soude à l'*inlandsis* l'extrémité supérieure de notre glacier. A l'ouest, les montagnes en bordure de ce glacier ont toutes la forme de falaises à pic avec des lignes de stratification nettement visibles. Plus loin, dans cette même direction, derrière cette chaîne, on distingue des pics dentelés, notamment plusieurs cônes d'une régularité parfaite. Depuis le *Cloud-Maker*, les terres qui émergent des glaciers sont orientées nord-nord-est sud-sud-ouest.

Route dans la partie occidentale du glacier. A l'est, les falaises présentent un seuil profond ; par delà les montagnes s'étendent vers le sud-est.

Sur toute sa largeur, le glacier est disloqué, suivant toute vraisemblance, par suite de la pression de l'*inlandsis*.

Les cimes visibles situées au sud-est sont stratifiées.

Ces hautes montagnes laissent une impression de grandeur profonde. Aucun être humain n'a encore foulé leurs puissantes épaules, ni même contemplé leurs formes admirables.

17 décembre. – Montée difficile sur de la glace bleue parsemée de flaques de neige.

De 7 h. 20 du matin jusqu'à 6 h. 40 du soir, nous peinons sans autre arrêt qu'une halte d'une heure pour le déjeuner. Résultat :

19 Km 3. Les deux dernières heures démontée ont été très dures sur une pente de glace où nous ne pouvions haler qu'un traîneau à la fois. Cette déclivité était si accusée qu'à plusieurs reprises il fut nécessaire de tailler des pas à coups de piolet. Et cette pénible ascension était contrariée par un fort vent de sud. Le second traîneau a été hissé à la corde, du haut d'un replat où nous avions pu prendre pied. Nous répétons ensuite cette manœuvre jusqu'à ce que nous ayons atteint un terrain relativement uni. Après quoi nous campons. La neige ne se trouvant pas ici en quantité suffisante pour enterrer le bas de la tente et empêcher l'air de pénétrer entre la toile et le sol, tant bien que mal nous bouchons les interstices avec le harnachement des traîneaux. Il importe que notre abri soit aussi clos que possible, car cet après-midi, nous avons laissé tous nos vêtements chauds sur le *nunatak,* et n'avons gardé que le strict nécessaire.

Wild qui, après le dîner, s'est amusé à escalader les rochers voisins du camp, rapporte la bonne nouvelle que le plateau est visible et que demain verra la fin de cette épuisante marche. Notre camarade a recueilli d'intéressants échantillons géologiques ; quelques-uns ressemblent à du charbon. Si cette détermination est exacte, cette découverte sera d'un très grand intérêt géologique. Wild a observé six lits de cette matière noire mélangée à du grès ; chacun d'eux mesure une épaisseur de 2 mètres à 2 m. 50. De grandes quantités de cette roche sont éparses sur les versants de la montagne. Nous prenons une photographie de ce grès. Au retour, puissions-nous avoir le temps d'examiner plus complètement ces rochers [28].

Ce sont probablement les derniers affleurements rocheux que nous rencontrerons, car demain nous pensons atteindre le plateau ; désormais ce ne sera plus que de la glace dans toutes les directions.

Ce soir, quelques rafales, mais ciel toujours très clair. Altitude d'après l'hypsomètre : 1859 mètres.

CHAPITRE XXII

SUR LE PLATEAU VERS LE POLE !

A 2 400 MÈTRES D’ALTITUDE. – A LA RATION CONGRUE. – TOUJOURS DES PENTES ET DES CREVASSES. – LE SOLSTICE D’ÉTÉ. – UN BLIZZARD À 2 400 MÈTRES. – AFFAMÉS ET TRANSPERCÉS DE FROID. – LE TERRAIN S’ÉLÈVE TOUJOURS. – MORSURES DE LA GELÉE. – LA NOËL. – UNE TERRE NOUVELLE. – NOUVEAU RATIONNEMENT. – A 3000 MÈTRES D’ALTITUDE. – LE MAL DE MONTAGNE. – AFFAMÉS ! – NOUS BATTONS TOUS LES RECORDS PRÉCÉDENTS VERS LES PÔLES. – ÉPUISÉS ! – ARRÊTÉS PAR LA FAIM À 179 KILOMÈTRES DU PÔLE.

18 décembre. – Presque au sommet ! Ce soir, nous avons atteint l’altitude de 2 255 mètres, mais à quel prix ! L’étape d’aujourd’hui a été extrêmement dure.

Départ à 7 h. 30 du matin, en halant chaque traîneau l’un après l’autre. Distance parcourue : 10 Km 2, soit, avec les allées et venues,

30 kilomètres.

Toute la matinée, de la glace molle et glissante. Sur les fortes déclivités, point d’autre ressource que de hisser les traîneaux avec une corde à bout de bras, comme des ballots.

A midi 45, halte sur une crête, au milieu d’un labyrinthe de crevasses. Pendant les préparatifs du déjeuner, je recueille à terre un échantillon tout à fait différent du grès d’hier. Ici les montagnes présentent un aspect nouveau. A gauche, elles sont stratifiées, tandis qu’à l’ouest, les grès sont déchiquetés par l’érosion atmosphérique.

L’après-midi, escalade d’une longue pente de neige, toujours en halant les traîneaux l’un après l’autre. Arrivés au camp, nous sommes éreintés et affamés et impossible de nous rassasier. Pour faire durer les provisions le plus possible, nous nous sommes mis à la portion congrue. Chaque jour, nous économisons, par homme, deux biscuits, du pemmican et du sucre ; pour faire le plein, nous avalons le reste du maïs des chevaux que l’on fait tremper dans l’eau pour l’amollir. Malgré notre parcimonie, il n’y a plus de vivres que pour cinq semaines et nous sommes encore à 555 kilomètres du Pôle.

Température, ce soir, -8°, 8.

Dans la journée, encore des crevasses ; mais j'espère que c'est la fin.

De nouvelles cimes sont apparues dans l'ouest, quelques-unes très escarpées et d'autres arrondies avec de longues pentes de neige. Dans cette direction, je suppose que les montagnes ne doivent pas dépasser le 86°de latitude.

19 décembre. – Pas encore sur le plateau, bien que nous soyons ce soir à 2402 mètres d'altitude. En avant, se découvre une nouvelle pente !

Ce matin, départ à 7 heures avec un seul traîneau. Arrivés au sommet de l'arête, nous retournons chercher le second ; ensuite, le reste de la journée, nous halons les deux véhicules en même temps, soit un poids d'environ 90 kilos par homme.

A midi, latitude observée : 85° 5'.

Jamais donc nous n'arriverons sur un terrain plat, pas plus qu'à sortir des crevasses ; toute la journée, nous montons et nous débattons au milieu de nappes de glace toutes fendues. Avec cela, un vent froid de sud nous souffle à la figure. Température variant de -9°, 4 à -12°, 7. Dure besogne.

En dépit du mauvais état de la neige, nous avons couvert aujourd'hui 16 kilomètres. Demain peut-être, enfin, arriverons-nous sur le plateau ?

Ce glacier doit être un des plus longs, sinon le plus long du monde. Les *sastrugi* paraissent généralement pointer vers le sud ; nous devons donc nous attendre à des vents debout. Après le dîner, réparation des patins des traîneaux, très endommagés par les innombrables chocs qu'ils ont reçus sur ce glacier rugueux.

Toujours un temps superbe. Dans d'autres conditions atmosphériques, il eut été impossible de franchir toutes ces crevasses. Cette dislocation de la glace est produite par l'étranglement de la nappe entre les montagnes. Ici, la compression devient moindre, et un grand nombre de fentes se trouvent remplies de neige. Ce soir, nous sommes à 536 kilomètres du Pôle.

20 décembre. – Presque arrivés au sommet ! Départ à 7 heures du matin avec un fort vent de sud. Ciel clair avec quelques nuages. Température : -13°, 8 à -15°.

Nous atteignons une altitude de plus de 2400 mètres. A midi, latitude observée : 85° 17'.

Toute la journée nous montons des pentes pour tourner des zones disloquées. Arrivés au sommet d'une déclivité, nous en apercevons une nouvelle devant nous ; c'est à désespérer. Aujourd'hui encore, nous avons eu à escalader un escarpement si raide qu'il a fallu haler les traîneaux en deux fois.

Pour prolonger la marche jusqu'aux dernières limites du possible, les rations ont été encore réduites. Le premier déjeuner se compose d'une petite ration de *hoosh* [29] et d'un biscuit. Aussi, lorsqu'après cinq heures de halage, arrive le moment du second repas, nous mourons littéralement de faim. Le menu du *lunch* comprend un peu de chocolat, du thé avec du *plasmon,* une portion de cacao et trois biscuits.

Aujourd'hui, couvert 18 Km 5. Nous ne sommes plus qu'à 516 kilomètres du Pôle.

21 décembre. – Le solstice d'été avec une température de -20°! Avec cela un violent blizzard qui nous souffle dans le nez. Résultat, morsures de la gelée aux doigts et aux oreilles. Cette basse température est la conséquence de l'altitude élevée à laquelle nous nous trouvons maintenant (2430 mètres).

Aujourd'hui, en dix heures de travail effectif, couvert seulement

9 Km 5. Depuis 1 heure de l'après-midi, il nous a fallu hisser les traîneaux l'un après l'autre, à la corde, par dessus les crevasses et de hautes vagues de pression. Une fois un traîneau amené au sommet d'un monticule, afin de le retrouver ensuite, nous enfonçons à côté un bambou garni d'un pavillon, puis repartons chercher le second. Quoi qu'il en soit, nous avançons et c'est là l'essentiel.

Le soir, campé à côté d'une crevasse. C'est le seul endroit où la neige se trouve en quantité suffisante pour enterrer le bas des tentes. Partout ailleurs, rien que de la glace vive ou du névé.

Extraordinaire, la vue sur le grand glacier, que nous dominons d'ici, et sur les montagnes qui se dressent à l'est comme à l'ouest ! Quelques-unes dépassent certainement 4 570 mètres.

Nous sommes affamés et quel froid ! Nos barbes ne forment qu'un bloc de glace. Dieu merci, nous sommes toujours en bonne santé. Si nous n'avons eu à déplorer aucun accident, sur ce trajet de 210

kilomètres à travers ce labyrinthe de crevasses, nous le devons à la protection divine.

22 *décembre*. – Tandis que j'écris mon journal sous la tente, température : -21°, 1, avec fort vent de sud-est.

Aujourd'hui encore, des monticules de pression et des massifs de crevasses. Pendant dix heures, hissé à la corde et à bras tendus les traîneaux par-dessus ces accidents de terrain ; et ils ne sont pas légers : 181 kilos chacun ! Avec cela, impossible de circuler sur le glacier sans être attachés à la corde. Seule cette précaution nous sauve de chutes mortelles dans des crevasses masquées. Wild compare la sensation que l'on éprouve sur cette surface minée, à celle que l'on doit ressentir en marchant sur la toiture en verre d'une gare. Chaque fois que l'un de nous tombe dans une fente, nous lui crions en matière de plaisanterie : « L'avez-vous enfin trouvée, la crevasse ? » On se blase à la longue sur le danger.

La marche a été naturellement très lente. Aujourd'hui, seulement 6 Km 4.

Nous sommes campés sur le bord d'un gouffre rempli de neige.

Ce soir, nous nous croyons parvenus enfin à l'extrémité de ce glacier diabolique. Plaise à Dieu que la route vers le Pôle s'ouvre maintenant libre d'obstacles.

23 *décembre*. – 2688 mètres d'altitude ! et toujours de nouvelles vagues de pression et de nouvelles chutes de glacier de plus en plus hautes ; il n'existerait donc pas de plateau ? Aujourd'hui, crevasses masquées encore plus dangereuses que celles des étapes précédentes ; on ne s'aperçoit de leur existence que lorsque l'on tombe dedans. A chaque instant, nous avons à repêcher un camarade tombé dans un de ces gouffres et demeuré suspendu par la bretelle du traîneau au-dessus du précipice.

Par suite de la basse température l'eau gèle immédiatement ; donc impossible de faire gonfler le maïs avant de l'absorber ; en revanche

il gonfle dans notre estomac. Nous sommes de plus en plus affamés et ne parlons que de cuisine et de victuailles.

Malgré les difficultés du terrain, de 6 h. 40 du matin à 6 heures du soir, nous réussissons à couvrir 19 Km 9. Nous sommes maintenant par 85° 41' de latitude sud.

La température a varié aujourd'hui de -14°, 4 à midi, à -18°, 3, à

6 heures du soir. Pendant la nuit, elle s'abaisse davantage. Tous ces jours-ci, vent très frais de sud-est et de sud-sud-est. Wild est mordu par la gelée.

24 décembre. – La meilleure journée depuis que nous avons franchi la Porte du Sud.

Au départ, toujours les mêmes vagues de glace avec des crevasses et les chutes traditionnelles. Aussi bien, à 10 h. 30, je décide de venir un peu dans l'ouest ; de ce côté le terrain est bien meilleur. Dans la matinée : 8 Km 2.

Après le second déjeuner, toujours bonne piste. Nous laissons ici le second traîneau, et poursuivons avec un seul véhicule.

Fraîche brise de sud, et chasse-neige avec température de -22°. Nous avons la figure couverte d'une couche de glace.

L'après-midi, le terrain devient relativement excellent ; plus de crevasses ! En revanche, toujours des pentes. Du sommet d'une ondulation apparaît une terre nouvelle, orientée sud-sud-est jusqu'au 86°de latitude sud.

Campé à 6 heures du soir, très fatigués et les pieds glacés. Nous n'avons que les vêtements que nous portons ; le reste est resté au dernier dépôt. Par suite de l'énorme altitude à laquelle nous sommes, la température est beaucoup plus basse que celle que j'avais prévue. Ce soir, nous sommes à la cote 2772 et le glacier monte toujours.

J'espère que nous atteindrons bientôt un plateau, car à pareille hauteur le halage devient épuisant.

Jusqu'à présent, pas trace de la neige dure rencontrée par le capitaine Scott sur l'*inlandsis* du nord de la Terre Victoria. Il semble exister ici une stratification de neige qui ne paraît pas avoir été remaniée par le vent.

C'est demain Noël. Nous songeons à la patrie, aux fêtes qu'on y célèbre à cette occasion. Nous avons la nostalgie du bruissement léger des *cabs* dans la boue de Londres. Ah ! nous en sommes loin ici, blottis sous notre petite tente, perdus dans les airs, sur le toit du bout du monde, à des milliers de kilomètres des espaces habités. Cependant, nos pensées s'envolent par delà les déserts de glace et les océans tumultueux vers ceux pour lesquels nous travaillons et qui, en ce moment, songent à nous. Nous approchons du but. Distance parcourue aujourd'hui : 17 Km 9.

25 *décembre*. – La Noël ! Température variant de -25°à -26°, 6, avec chasse-neige et une fraîche brise cinglante de sud.

De 7 heures du matin à 6 heures du soir, une des plus rudes montées de cette interminable escalade.

Le bivouac de ce soir se trouve à l'altitude de 2895 mètres sous le 85° 55' de latitude.

Après un premier déjeuner copieux, encore de la neige molle sur laquelle le halage de notre traîneau disloqué devient très fatigant. Quoi qu'il en soit, à midi, nous avons déjà parcouru 8 Km 2.

Latitude estimée : 86° 5' 1" sud.

Après le second déjeuner, je prends une photographie de notre groupe avec le pavillon de la Reine et la tente pavoisée. Le froid est intense : – 20°, 6, avec un vent qui vous transperce.

Toute la journée, sans répit, le terrain monte. A 6 heures, la nouvelle terre orientée vers le sud-est devient visible. Ses pics sont relativement peu enneigés ; en revanche la glaciation y est très intense, avec des glaciers individualisés. Ce relief est terminé par un grand piton en forme de donjon que nous appelons *le Château*.

Derrière, les montagnes ont des contours plus mous et des formes arrondies ; elles semblent s'abaisser vers le sud-est.

Comment se fait-il qu'avec ce vent constant la piste soit toujours sans consistance ? Suivant toute vraisemblance, c'est que nous n'avons pas encore atteint le bord du plateau et que cette neige a été apportée ici par les vents de sud et de sud-est.

Ce soir, dîner somptueux. Un *hoosh* avec un morceau de viande de cheval bouillie et du pemmican, un petit plum-pudding, don d'un ami de Wild, enfin du cacao, le tout arrosé d'une goutte d'eau-de-vie et d'une cuiller de crème de menthe.

Après cela, nos derniers cigares. Bref, un festin digne de Lucullus.

Ce soir, nous nous sentons rassasiés ; de longtemps cela ne nous arrivera plus.

Après dîner, examen de la situation ; il nous conduit à décider une nouvelle diminution des rations. Du point où nous nous trouvons jusqu'au Pôle, aller et retour, la distance est de 925 kilomètres. Nous avons pour un mois de vivres, mais seulement pour trois semaines de biscuit. Dorénavant, les rations d'une semaine devront durer dix jours ; en conséquence nous n'aurons plus que six biscuits par jour, un le matin, trois à midi et deux le soir. Demain, nous abandonnerons tout ce qui n'est pas d'une nécessité absolue.

Ce soir, Marshall a pris notre température. Elle est de 1°, 11, inférieure à la normale.

26 décembre. – Parcouru aujourd'hui près de 23 kilomètres en marchant toute la journée, sans autre halte que celle du déjeuner. Le terrain monte toujours : à peine avons-nous gravi une vague de glace qu'une nouvelle apparaît. De temps à autre encore de la neige molle.

Après ces dix heures de halage, nous arrivons très fatigués au bivouac.

Altitude, ce soir, 2922 mètres d'après l'hypsomètre.

Les vagues de glace gravies aujourd'hui commencent presque toutes par une pente régulière de neige molle, puis, vers le sommet,

le terrain se raffermit et, sur la crête, s'ouvrent de petites crevasses. Chaque fois que nous arrivons en haut d'une de ces ondulations, nous nous disons : « C'est peut-être la dernière », et ce n'est jamais la dernière ; toujours devant nous apparaît un nouveau renflement.

L'existence de crevasses au sommet des vagues me fait supposer que dans cette région l'épaisseur du glacier ne doit pas être très grande. Le glacier descend, semble-t-il, du plateau, par une série de terrasses.

Aujourd'hui, la terre précédemment en vue a disparu ; maintenant de tous côtés, rien qu'un désert de neige.

Dans deux jours, la provision de maïs sera épuisée. Nos *hooshes* seront alors plus clairs que jamais. Il est fâcheux de se trouver ainsi à court d'aliments ; mais si nous nous accordions ce qui, en temps ordinaire, serait une ration raisonnable, il nous faudrait abandonner toute idée de pousser plus loin.

27 *décembre.* – Si l'on peut appeler plateau une grande plaine de neige s'élevant par une succession de terrasses échelonnées à des distances de 11 kilomètres, nous pouvons dire que nous y sommes enfin. Altitude : 2993 mètres.

De 7 heures du matin à 5 heures du soir, parcouru 23 Km 3, chaque homme halant 68 kilos. Gravi deux terrasses difficiles. Grâce à Dieu, beau temps, température : -22° 7.

La surface du glacier est constituée de couches de neige avec de petits *sastrugi,* tous orientés vers le sud-sud-est.

Notre régime de famine nous fait rêver de plum-puddings, tandis que le maïs que nous avalons à demi cuit nous donne des indigestions ; mais qu'importe : nous avançons. Latitude, ce soir, 86° 19'.

Nos pensées se reportent à tous les êtres qui nous sont chers.

28 décembre. – Si la Barrière est une mer changeante, le plateau est, lui, un ciel aux aspects divers. Dans la matinée, toujours des pentes, mais avec des pistes de nature très diverse. D'abord de la neige molle disposée en couches, puis un pétrin dans lequel nous enfonçons jusqu'au-dessus des chevilles ; aussi bien, étant donnée la basse température, avons-nous les pieds atrocement froids. De 6 h. 55 du matin à midi, parcouru 11 Km 4, et tout le temps halage très pénible. Tantôt la neige est entassée en *sastrugi,* solides, tantôt au contraire, elle est recouverte d'une croûte parfaitement unie, mais très mince, qui se brise sous notre poids. Hier, nous avons passé notre dernière véritable crevasse ; dans ces parages, il n'y a plus que de rares fentes ou crêtes tapissées de cristaux étincelants comme des diamants.

Nous avons atteint maintenant l'altitude de 3060 mètres et graduellement le plateau s'aplanit ; néanmoins, cet après-midi, le halage a été très fatigant.

A cette grande altitude et par ce froid intense -20° 6, la respiration devient difficile et tout effort très pénible. Malgré cela, nous avançons ; ce soir, nous sommes par 86° 31' sud. Les derniers 100 kilomètres, nous espérons les enlever d'assaut pour ainsi dire ; après avoir laissé en arrière les bagages, nous filerons en avant de toute la vitesse dont nous sommes encore capables. Pour retrouver ensuite notre dépôt, tous les 15 kilomètres, nous planterons un montant de tente. Si le beau temps continue, j'espère atteindre le Pôle le 12 janvier. Ensuite, rapidement, nous battrons en retraite, pour rallier la pointe de la Hutte le 28 février.

Le halage est si fatigant que, toutes les heures, nous devons nous reposer pendant trois minutes. Aujourd'hui, couvert 22 Km 9.

C'est une sensation extraordinaire que de se trouver à une altitude de plus de 3000 mètres, à l'extrémité du monde. Bien qu'il soit dur de ne pas manger à sa faim, néanmoins nous nous sentons heureux lorsque l'étape a été bonne.

Hier, Adams a eu de violents maux de tête. Aujourd'hui, c'est mon tour.

Le terrain paraît s'aplanir de plus en plus ; aussi demain j'espère abattre 25 kilomètres au moins.

28 décembre. – Nous sommes maintenant à la cote 3142 mètres.

La nature du terrain varie tellement qu'une heure à l'avance on ne sait ce qu'on trouvera. Ainsi, à la place du glacier plat que j'espérais aujourd'hui, nous rencontrons une longue pente et pendant dix heures c'est un halage épuisant.

Avec cela, un vent très fort de sud, et, un froid de -24°, 4 à -27°. Aussi bien, au lieu des 25 kilomètres escomptés hier, ne parcourons-nous que 19 Km 8.

Notre traîneau complètement disloqué ne glisse plus que difficilement.

Sans répit je souffre de la tête ; c'est comme si l'on m'arrachait les nerfs avec un tire-bouchon. Ces douleurs sont une manifestation du mal des montagnes ; de leur côté, mes camarades sont atteints d'hémorragies nasales et Adams est très éprouvé par le froid. A une altitude aussi élevée, le moindre effort devient très pénible ; par suite cette journée de halage nous laisse éreintés. Chaque homme n'a plus à tirer que 70 kilos, mais, à cette hauteur, cette charge est plus fatigante que ne l'étaient 120 kilos dans les régions inférieures.

Ce soir, Marshall a pris nos températures ; nous avons tous environ 34° 44. En dépit de tout, nous faisons route vers le sud. Plus qu'à 318 Km 5 du but. Il est dur à atteindre, le Pôle !

30 décembre. – Aujourd'hui, seulement 6 Km 5 ! Un blizzard de sud nous a forcés à camper dès 11 heures du matin. C'est décourageant. Toute la journée, nous demeurons blottis dans nos sacs de couchage, essayant de nous tenir chaud mutuellement. Notre seule distraction est d'écouter le crépitement du chasse-neige contre la toile de la tente battue par la tempête. La mienne est maintenant si mince que le vent passe au travers. Les vivres s'épuisent et le temps marche, alors qu'il serait si important d'avancer rapidement. Nous envisageons les divers moyens d'arriver au but ; de nouvelles réductions des rations, il ne saurait être question, la seule chance de succès sera, à la fin, de pousser en avant à toute vitesse. Nous ferons

tout ce qui est humainement possible. C'est à la Providence de nous aider.

31 décembre. – Le dernier jour de l'année, peut-être le plus pénible de ce long cheminement dans le grand désert blanc.

Toute la journée, halage sur de la neige molle avec une fraîche brise et un chasse-neige dans la figure. Température : -21°, 6 ; altitude : 3140 mètres.

Une marche aussi laborieuse à une pareille hauteur est épuisante.

Aujourd'hui encore j'ai de violents maux de tête ; tous nous ressentons les effets débilitants d'une alimentation insuffisante ; malgré tout nous avançons et c'est là l'essentiel.

Latitude ce soir : 86° 54'. Mais plus que trois semaines de vivres et deux semaines de biscuit ! Et cela pour une distance de 925 kilomètres. Nous ferons pour le mieux.

Ce soir, je suis trop fatigué pour en écrire long. Nous avons le visage couvert de glace, par suite de la congélation de l'haleine. Cette croûte solide s'étend progressivement et gagne l'intérieur de nos blouses ; arrivés au bivouac, nous éprouvons de grandes difficultés à les enlever. Gare les « morsures » du froid !

Plaise à Dieu que le temps soit beau durant les deux prochaines semaines. Alors tout ira bien. Distance parcourue aujourd'hui : 17 kil. 6.

Toujours la même antienne : la faim, la faim ! et toutes nos pensées se rapportent aux moyens de l'apaiser. Si le chocolat nous semble préférable au fromage, c'est que deux tablettes durent plus longtemps que deux morceaux de fromage. Un même repas ne comporte pas d'ailleurs les deux ensemble. Ces jours-ci nous avons la malchance de tomber sur une boîte dont les biscuits sont minces et trop cuits. Dans les circonstances ordinaires, ils nous auraient paru meilleurs ; dans notre situation, ce qui importe, ce n'est pas la qualité, mais le volume. Nous les trempons dans le thé pour les faire gonfler et leur donner une apparence plus massive ; attention alors ! si un biscuit est trop imbibé, on perd la sensation de mordre dans quelque chose et il disparaît beaucoup trop facilement.

1er janvier. – Je souffre tellement de la tête que je puis à peine écrire.

Aujourd'hui, couvert 18 Km 5 ; à 6 heures du soir, latitude : 87° 6' 30". Nous avons donc battu tous les records précédents, aussi bien vers le Pôle nord que vers le Pôle sud.

Toute la journée gravi de longues pentes de neige très molle. Nous nous sentons fourbus et affaiblis par la famine. A 6 heures du soir, lorsque nous campons, temps beau et chaud, Dieu soit loué ! Altitude : 3278 mètres. Nous ne sommes plus qu'à 320 kilomètres du Pôle !

2 *janvier*. – Encore une étape terrible. Peu de temps après le départ, la piste devient très molle. Nous enfonçons jusqu'au-dessus de la cheville et le halage du traîneau, disloqué, et qui maintenant ne glisse que de côté, est plus pénible que jamais. Toute la journée, de longues pentes ; aujourd'hui, seulement 16 Km 5.

Température : -25°, 5 avec un vent glacial qui nous transperce, affaiblis que nous sommes par le manque de nourriture. De plus, à l'altitude de 3363 mètres, le moindre mouvement entraîne un effort. Je souffre toujours de la tête. De nous quatre, Wild semble le plus solide.

Dieu est témoin de nos peines. Il est inutile de nous le dissimuler ; la situation deviendra grave, si la piste ne s'améliore pas et si le plateau continue à s'élever. Du train dont nous marchons, les vivres ne seront pas suffisants pour arriver jusqu'au Pôle et revenir ensuite au premier dépôt. Je ne veux pas encore envisager la possibilité d'un échec, mais, responsable de la vie de mes trois compagnons, je dois examiner froidement notre position. Si nous avançons trop loin, le retour, sur cette neige qui ne porte pas, sera impossible et alors tous les résultats de l'Expédition seront perdus. Dès maintenant, un point capital est acquis ; nos efforts ont abouti à cette découverte importante que le Pôle Sud est situé sur le plus haut plateau du monde ; de plus, nos observations géologiques et météorologiques présentent un très grand intérêt, mais tout cela ce n'est pas le Pôle. On ne peut demander à l'homme que de faire de son mieux. Or, nous avons à lutter contre les forces les plus formidables de la nature.

Cette brise pénétrante de sud, accompagnée de chasse-neige, nous cause les plus vives souffrances, et, après dix heures de marche contre ce vent glacé, c'est peu, pour vous réconforter, qu'une casserolée d'aliments avec deux biscuits et une tasse de cacao.

Demain, il me faudra envisager sérieusement la situation, car le temps passe et la nourriture aussi.

3 janvier. – Dans la matinée, très mauvaise piste ; pendant cette première partie de l'étape nous gagnons seulement 8 Km 1. L'après-midi la neige devient plus ferme et nous couvrons 11 Km 1.

A la fin de la journée, le terrain s'élève de nouveau ; à 6 h. 20 du soir, campé à l'altitude de 3 420 mètres.

A midi, latitude : 87° 22' ; température : -22° 2. A 6 heures elle tombe à -23°, 8.

Demain, il nous faudra établir un dépôt sur le plateau, puis tenter un suprême effort vers le but. Encore, si le terrain ne devient pas meilleur, nous faudra-t-il deux semaines pour l'atteindre.

4 janvier. – La fin est proche. Affaiblis par le manque de nourriture, transpercés par un blizzard glacé, nous avons aujourd'hui la sensation nette que nous sommes arrivés à la limite de nos forces. A midi, telle est la dépression causée par le froid que la température chez trois d'entre nous, est inférieure à 34°, 4. Dans trois jours au plus, il faudra nous arrêter.

Ce matin, nous avons laissé au bivouac un dépôt renfermant les vivres du retour. Sur cet immense plateau, sera-t-il possible de le retrouver ? Les circonstances justifient ce risque. Comme toujours, mes camarades ont approuvé cette détermination avec entrain et avec l'abnégation la plus complète. C'est grâce à l'excellent esprit de mes compagnons que nous avons pu avancer aussi loin.

L'emplacement du précieux dépôt est marqué par un montant de la tente avec, au sommet, un morceau de toile, en guise de pavillon. Pour le retrouver, au retour, nous jalonnons notre route de bambous placés de distance en distance.

Couvert 23 Km 150.

La meilleure preuve que nos forces déclinent, c'est qu'aujourd'hui, quoique la charge de chaque homme soit seulement de 30 kilos, le halage est aussi pénible, si ce n'est plus, qu'hier lorsqu'elle était de 45 kilos, et beaucoup plus qu'il y a trois semaines, lorsque nous escaladions le glacier avec chacun 115 kilos. Nos souffrances sont dues à l'altitude et au vent glacial qui nous cingle la figure. Nos visages sont couverts d'escarres et les pieds et les mains menacés de congélation ; dans les doigts gourds, à tout moment, il est nécessaire de ramener la circulation. Avec cela les chaussures sont en piteux

état, la provision de *sennegrœs* presque épuisée et les lanières, servant à attacher les mocassins au-dessus du coup-de-pied, usées.

Sur ce plateau, en plein milieu de l'été, la ration quotidienne devrait être d'au moins 1240 grammes ; or, la nôtre, fixée au début à 900 grammes, se trouve actuellement réduite au strict minimum. Et aux tortures de la faim, s'ajoutent celles du froid. Ayant laissé notre garde-robe au dépôt, afin de nous alléger, depuis trois semaines nous portons nuit et jour le même costume ; aussi nous n'avons plus que des loques. Le matin, lorsque nous sortons des sacs humides, nos blouses en burberry se congèlent immédiatement et deviennent rigides comme des cuirasses, en même temps les visages et les barbes se couvrent de glaçons. Aujourd'hui, pendant toute l'étape une très forte brise en pleine figure.

Nous espérons pousser jusqu'à moins de 180 kilomètres du Pôle ; c'est tout ce que nous pourrons faire. Le Pôle se trouve sur le grand plateau que nous avons découvert. Dans la nuit, le thermomètre tombe à -31°, 1.

5 janvier. – Aujourd'hui c'est complet ! Le thermomètre marque -27°, avec cela vent debout, chasse-neige et une piste exécrable ; 20 centimètres de neige recouvrent des *sastrugi* très durs sur lesquels les pieds se blessent ; malgré tout, en dix heures nous couvrons 25 kilomètres. Ce résultat est dû à une augmentation de la ration.

Ce matin, à 5 heures, notre température était de 34°, 4. N'ayant maintenant qu'une seule tente, nous sommes à l'étroit ; par suite, le lever et l'établissement du camp deviennent très longs. Le matin, nous devons nous lever à 4 h. 40 pour partir à 7 heures, et le soir, pendant que deux d'entre nous aménagent la tente, les autres doivent rester dehors, et cette station n'est pas précisément chaude.

Je souffre toujours atrocement de la tête. A mon plus mortel ennemi, je ne souhaite pas pareilles douleurs : mais inutile de parler de ces détails.

Nous avons le plus grand mal à tenir jusqu'au bout de la journée ; nous ne pourrons pas fournir plus de deux ou trois autres étapes.

Jamais, depuis que nous sommes sur le plateau, bien que nous soyons au cœur de l'été, la température ne s'est élevée au-dessus de

-17°, 8. En tout cas, nous avons fait de notre mieux ; rendons grâce à Dieu qu'il nous ait permis d'aller aussi loin.

6 janvier. – Aujourd'hui, bourrasque chasse-neige et 31°de froid. Malgré tout, grâce à une légère augmentation de la ration, nous sommes parvenus à couvrir 21 Km 300.

Jamais encore nos souffrances n'avaient été aussi atroces ; à chaque instant, soit aux mains, soit à la figure, nous étions *mordus* par le gel.

C'est notre dernier campement vers le sud. Demain, munis seulement de quelques provisions pour la journée, nous pousserons vers le Pôle aussi loin que possible.

Ce soir, nous sommes par 88°, 7' de latitude sud. Je ne saurais exprimer les sentiments que j'éprouve, maintenant que je sens le dénouement arrivé. Seule, la conscience d'avoir poussé jusqu'à l'extrême limite des forces humaines atténue notre désappointement. Les forces brutales de la nature nous ont ravi la victoire !

5 janvier. – Impossible de quitter le camp. Un effroyable blizzard aveuglant et assourdissant, avec une température variant de -33°, 3 à -38°, 8 ; la vitesse du vent varie de 130 à 140 kilomètres à l'heure.

Durant ce déchaînement de l'atmosphère, nous demeurons couchés dans les sacs, sous la neige qui filtre à travers la toile de la tente. Ce n'est qu'au moment du repas que nous réussissons à nous réchauffer un peu. Aussitôt l'ouragan calmé, nous ferons un raid rapide vers le sud et prendrons ensuite le chemin du retour. Pourvu que le vent de la tempête n'efface pas nos traces ; elles seules peuvent nous permettre de retrouver le dépôt. L'abandon de nos provisions a été, certes, une grosse imprudence, mais dans une telle entreprise, on doit tout risquer, en se confiant à la Providence pour éviter le désastre.

8 janvier. – Encore la tempête ! Pendant toute cette seconde journée, nous sommes condamnés à la réclusion. Nous souffrons atrocement du froid. Quarante degrés sous zéro. A travers la toile élimée de la tente, le vent chasse des nuages de neige poudreuse. De temps à autre, l'un de nous sent ses pieds *s'en aller* ; un camarade se dévoue alors et réchauffe le pied congelé en l'appliquant sur la poitrine nue.

Que sont les douleurs physiques en comparaison de la souffrance morale que nous cause cette inaction ?

Vers le soir, l'ouragan semble se calmer : à la première embellie, en avant pour le sud !

6 *janvier*. – Notre dernier jour de marche en avant. Nous avons tiré le verrou ; comme conclusion : c'est 88° 23' de latitude sud par 162°de longitude est de Greenwich.

A 1 heure du matin, le vent tombe ; à 2 heures nous sommes debout, avalons rapidement le petit déjeuner, et, à 4 heures en route vers le sud ! Nous emportons seulement le pavillon donné par la Reine, un tube de cuivre contenant des timbres et des documents destinés à être déposés au point extrême de notre course, un appareil photographique, des jumelles et une boussole. A 9 heures du matin, moitié courant, moitié marchant, nous atteignons le 88° 23' de latitude sud.

En ce point nous plantons le pavillon de la Reine et un second pavillon national, puis prenons possession du plateau au nom du Roi. A perte de vue, devant nous, rien qu'une plaine blanche de neige. Le plateau paraît s'étendre sans interruption jusqu'au Pôle.

Après une halte de quelques minutes au point extrême de notre course, nous battons en retraite. Vers 3 heures de l'après-midi, nous sommes de retour au camp ; pliant aussitôt bagage, nous allons bivouaquer une heure plus au nord.

Quelques regrets que nous éprouvions de n'être pas arrivés au but, nous avons conscience d'avoir fait notre devoir.

CHAPITRE XXIII

EN RETRAITE

A LA VOILE SUR LE GLACIER. – FROIDS INTENSES. – UNE ÉTAPE DE 49 KILOMÈTRES. – CHUTES NOMBREUSES. – MARCHES FORCÉES. – TEMPS RELATIVEMENT CHAUD. – PLUS DE VIVRES. – VINGT HEURES DE MARCHE. – ARRIVÉE SUR LA GRANDE-BARRIÈRE. – VIOLENT BLIZZARD. – LA DYSENTERIE. – FOURBUS.

10 janvier. – Marché toute la journée, sauf un arrêt d'une heure pour déjeuner. Résultat : 29 Km 7 vers le nord.

La piste que nous avons laissée à l'aller est encore visible. C'est fort heureux, l'ouragan ayant arraché les pavillons attachés aux bambous enfoncés dans la neige pour jalonner la route. Nous avons commis une bien grosse imprudence en abandonnant ainsi nos provisions sur la grande plaine blanche, sans autre guide pour les retrouver que les traces du traîneau.

Ce soir, accablés de fatigue. Température : -21°, 7.

11 janvier. – Une bonne journée, 27 kilomètres. Après avoir retrouvé notre dépôt, nous continuons ensuite vers le nord, suivant toujours nos traces de l'aller. Température : -26°, 1. Les énormes dimensions des *sastrugi* indiquent que le dernier ouragan a dû être terrible dans ces parages.

13 janvier. – Hier, 22 Km 6 ; aujourd'hui, 25 Km 6, malgré le mauvais état de la neige. Le vent soufflant de la partie sud, une voilure de fortune est hissée sur le traîneau, mais cela ne nous soulage pas beaucoup.

Température : -27°, 7. Mes pieds sont en piteux état, j'ai les deux chevilles gelées et profondément gercées, et des crevasses sous les doigts. Quoi qu'il en soit, je puis marcher, et nous avançons très vite, lorsque la neige est ferme. Il importe d'ailleurs que nous puissions

abattre de longues étapes ; nous n'avons plus que 9 kilos de biscuit, et le dépôt le plus proche se trouve à plus de 225 kilomètres.

14 janvier. – Poussés par un violent blizzard, nous abattons 32 Km 700 en dix heures, la plus longue étape que nous ayons faite jusqu'ici.

A partir d'aujourd'hui, la ration de famine est encore réduite d'un biscuit.

Température variant de -27°, 7 à -29°, 4. Aussi, avec ce vent, les morsures du froid sont-elles fréquentes.

15 janvier. – Toujours la tempête, avec une température de -30°, 5 au départ, à 7 h. 30 du matin. Quoi qu'il en soit, nous couvrons 32 Km 2.

Dans l'après-midi, nous nous apercevons de la perte du taximètre. C'est grave, car toutes les distances entre les dépôts sur la Barrière ont été calculées d'après ses indications.

16 janvier – Grâce au blizzard qui nous pousse : 29 Km 7. Aujourd'hui, aperçu la terre que nous avions perdue de vue depuis trois semaines.

17 janvier. – A 7 heures du matin -30°, 5. Toujours le blizzard ; grâce à la voile, nous couvrons 36 Km 2.

18 janvier. – Notre meilleure étape à la descente. Poussés par un bon vent arrière, nous parcourons 46 Km 6. Nous voici presque au pied de la principale chute du glacier. La température s'est sensiblement élevée. Ce soir : -25°, 5.

Je n'ai vraiment pas eu de chance aujourd'hui : à la suite de nombreuses chutes dans des crevasses, j'ai les épaules tout endolories ; avec cela mes talons meurtris me font beaucoup souffrir.

19 janvier. – Nous battons notre record d'hier. La voile gonflée par une fraîche brise, le traîneau file par-dessus les crevasses et dévale à toute vitesse les pentes. Résultat : 49 Km 6. Ce blizzard nous a été d'un précieux secours. Nous sommes redescendus à l'altitude 2285 mètres. Température, ce soir, -25°.

20 janvier. – Étape très pénible. D'abord, pendant deux heures, une pente de neige hérissée de gros *sastrugi,* puis un névé très crevassé, large de 800 mètres environ, après cela de la glace bleue fort glissante, sur laquelle les mocassins n'ont aucune prise. Poussé par des rafales, le traîneau vient nous battre dans les jambes et nous renverse très fréquemment ; je suis particulièrement éprouvé sous ce rapport. Sur les pentes escarpées où, à l'aller, nous avons hissé le véhicule à l'aide de cordes, nous le faisons descendre en filant le câble autour d'un piolet. Le vent est si violent qu'à diverses reprises, il nous fait rouler sur la glace unie comme du verre. Finalement, à midi, nous arrivons au dépôt, tout meurtris et contusionnés.

L'après-midi est meilleur ; encore une heure de glace bleue, et nous arrivons sur la neige.

Si mauvaise qu'ait été la journée, du moins elle nous a menés au bas de ce maudit plateau. Maintenant nous sommes en bonne route pour descendre le glacier.

21 janvier. – Encore une fraîche brise de sud, qui accélère notre marche.

Courbaturé par mes chutes d'hier, je suis incapable de haler le traîneau. Grâce au vent, mes camarades n'en avancent pas moins bon train. Aujourd'hui, 27 Km 3. La température monte ; ce soir, le thermomètre marque seulement -18°, 3.

23 janvier. – Hier, 24 Km 9. Aujourd'hui, également bonne route. Le temps devient chaud : -13°, 3.

24 janvier. – Une des étapes les plus dures et certainement la plus longue de tout le voyage. De 6 h. 45 à midi 50, marche ; ensuite repos de deux heures, puis à 6 heures halte pour prendre une tasse de thé et de nouveau en marche jusqu'à 9 heures du soir. Après cela, un très maigre souper, un pot de ragoût et un biscuit. Il ne nous reste plus que deux jours de vivres et un jour de biscuit, à rations très réduites ; or, 64 Km 3 de glacier crevassé nous séparent du prochain dépôt.

La traversée de la zone tourmentée a été terriblement dure ce matin, d'autant que le traîneau a perdu la moitié d'un patin et est presque complètement disloqué. Quoi qu'il en soit, je crois que nous sommes hors d'affaire. Distance parcourue aujourd'hui : 24 Km 6.

25 janvier. – En route de 6 h. 45 du matin à midi. Avalé une tasse de thé, puis de nouveau marche jusqu'à 3 heures de l'après-midi. Nous prenons alors le déjeuner composé d'une seconde tasse de thé, de deux biscuits et de deux cuillerées de fromage. Après quoi, nous poursuivons jusqu'à 9 heures du soir, puis dînons d'un pot de ragoût et d'un biscuit. Résultat, 41 Km 8.

Beau temps. Nous n'avons plus de vivres que pour un repas ; il ne nous reste qu'un peu de cacao, de thé, de sel et de poivre. Il faut donc que nous arrivions au dépôt demain.

Aujourd'hui, la marche a été rapide, sauf pendant les deux dernières heures. Durant cette partie de l'étape, nous avons eu à traverser des crevasses très dangereuses où nous avons fait de nombreuses chutes. Seule, la bretelle du traîneau nous a empêchés de disparaître dans un gouffre.

Très fatigués. Grâce à Dieu, temps beau et chaud.

Le rocher sur lequel est établi le dépôt est visible au loin.

Au lit à 11 heures. Demain matin, le petit déjeuner sera servi à 5 heures. Température : -11°, 1.

26 et 27 janvier. – Les deux journées les plus dures et les plus angoissantes que nous ayons jamais vécues ; longtemps nous en garderons le souvenir.

Ce soir, 27, pour la première fois depuis hier matin, nous avons fait un repas solide. Comme je l'ai déjà dit, nos sacs ne renfermaient plus qu'un peu de cacao et de thé. Du 26,7 heures du matin, au 27,2 heures de l'après-midi, nous avons parcouru 25 Km 6 sur un terrain exécrable et à travers les plus dangereuses crevasses que nous ayons rencontrées. Pendant dix-neuf heures de suite nous avons cheminé sur une couche de neige profonde de 0 m. 25 à 0 m. 45, parfois même de 0 m. 75. Naturellement les chutes ont été nombreuses. De temps à autre seulement une courte halte pour avaler une tasse de thé ou de cacao, jusqu'à ce que ces provisions soient terminées. Seule, une miséricordieuse Providence a pu nous conduire à bon port au dépôt.

Je ne saurais décrire l'effort physique et la tension mentale pendant ces deux dernières journées.

Dès notre départ, hier matin, nous nous sommes engagés sur une pente déchirée de crevasses masquées et couverte de neige molle. Le biscuit étant fini, le déjeuner avait consisté simplement en une

casserole de ragoût et une tasse de thé. Nous avons marché ensuite jusqu'à midi. Nous avons alors absorbé une casserole de thé et 28 grammes de chocolat, puis avons cheminé jusqu'à 4 h. 45 du soir. Après quoi nous avalons une seconde casserole de thé. Nous n'avions plus de provision solide ! Ensuite, en marche jusqu'à 10 heures du soir. De nouveau une petite casserole de cacao, et nous continuons jusqu'à ce que, à 2 heures du matin, nous tombions d'épuisement. Nous prenons alors un peu de cacao et dormons jusqu'à 8 heures du matin. Après un déjeuner composé encore de cacao, nous repartons. A 1 heure de l'après-midi, nous campons à environ 800 mètres du dépôt. Nous faisons enfin un bon repas, puis nous couchons.

Pendant cette marche forcée, Wild et Adams sont tombés d'épuisement.

28 janvier. – Dieu soit loué ! Voici enfin la Barrière. Partis à 3 heures du matin, nous sommes arrivés au dépôt, une demi-heure après. Grâce à une épaisse nappe de neige, nous passons cette fois sans difficultés les crevasses qui, à l'aller, nous ont causé tant de mal.

Les boîtes de notre cache se trouvent empâtées dans un bloc de glace qui s'est formé à la suite d'une succession de gels et de dégels ; ce n'est pas un mince travail que de les extraire de cette gangue. Notre compteur de rechange est également enfoui très profondément.

Nous avons maintenant six jours de vivres, et le prochain dépôt se trouve à 80 kilomètres au nord ; nous n'avons donc plus à craindre la famine. Malheureusement, Wild a la dysenterie.

Une fraîche brise de sud nous aide à gravir la pente conduisant à la Brèche. Ce secours nous est d'autant plus utile que le terrain est difficile et que l'état de délabrement du traîneau rend le halage extrêmement pénible. Tout à coup je culbute dans une crevasse masquée ; la bretelle, en me retenant au-dessus de l'abîme, me donne une secousse violente. On eût dit que le glacier eût voulu nous avertir de n'y plus revenir.

En quittant ce gigantesque escalier de glace tout disloqué, où la lutte a été si rude pour parvenir au plateau supérieur, nous éprouvons un sentiment de profond soulagement ; maintenant, sur la Grande-Barrière, la route s'ouvre relativement facile, à moins que les blizzards ou les brumes ne nous empêchent de retrouver nos dépôts.

Le thermomètre marque -3°, 3. Après les basses températures subies pendant les dernières semaines, cela nous paraît un temps chaud.

29 JANVIER. – L'accueil que nous fait la Barrière n'est pas précisément amical. A peine sommes-nous en route que la neige commence à tomber. En raison de la température relativement élevée (-1°, 1), elle fond et nous transperce. Avec cela un temps bouché.

Deux heures plus tard, se lève une brise d'est très froide ; immédiatement nos vêtements saturés d'humidité deviennent rigides comme des cuirasses. Moins de cinq minutes après, un furieux blizzard se déchaîne.

Aussitôt une tente est dressée pour nous permettre d'attendre une éclaircie. A midi, la tempête ne s'apaisant pas, la seconde tente est montée. Nous passons la journée, couchés dans les sacs, occupés à rapiécer nos vêtements en loques.

Loin de mollir, le vent souffle, par moments, en rafales d'une violence extraordinaire. La neige pénètre dans nos abris en telle quantité que de temps à autre nous sommes obligés de les déblayer.

30 janvier. – Travaillé pendant trois quarts d'heure à dégager les traîneaux et les tentes, enfouis sous les épaisses *congères* amoncelées par la tempête.

Dans la journée, temps bouché. Au début, la piste est rendue très pénible par la neige pulvérulente apportée par le blizzard ; dans la journée, elle devient meilleure et le vent nous pousse. En dix heures, 20 Km 8.

Wild est très abattu aujourd'hui. Nous sommes toujours à la ration congrue, quatre biscuits très minces et de la viande de cheval ; au total 470 grammes par jour et par homme.

Ce soir, nous sommes fourbus.

31 janvier. – En route de 7 heures du matin à 6 heures du soir.

Mauvaise piste ; 21 Km 7. Wild, très souffrant de la dysenterie, ne peut haler.

1er février. – 22 Km 5. Terrain abominable. Wild fort souffrant. Arrivés au camp épuisés.

2 février. – En route de 6 h. 40 du matin à 7 heures du soir. Terrain diabolique, accidenté d'ondulations. 21 kilomètres. Morts de fatigue : Wild et moi abattus par la dysenterie.

3 *février*. – Partis à 8 h. 40 du matin avec un nouveau traîneau et une charge supplémentaire de 68 kilos pris au dépôt. Seulement 8 kilomètres aujourd'hui ! Neige atrocement molle. Mauvais éclairage ; vivres rares ; avec cela, dysenterie aiguë. Wild est très mal, je ne vaux guère mieux, et mes deux autres compagnons sont pris à leur tour. Ce soir, impossible de faire un pas de plus.

Température : -15°. La situation n'est pas brillante.

4 février. – Tous abattus par une violente dysenterie. Journée terrible. Aucune marche possible ; perspective grave. Adams perd beaucoup de sang. Beau temps. Incapable d'écrire davantage.

5 *février*. – 12 Km 800 aujourd'hui. Epuisés. Dysenterie moins aiguë, mais Adams pas brillant. Sommes à mi-rations ; trop faible pour en écrire long. Quoi qu'il en soit, nous cherchons des échantillons géologiques. Plaise au ciel que nous nous en tirions. Très inquiets.

6 février. – Aujourd'hui, étape de 16 kilomètres. Allons tous mieux ; en même temps le terrain devient meilleur. Avons terriblement faim. A chaque repas, seulement six biscuits et une casserole de viande de cheval. Avons été très anxieux. Grâce à Dieu, la dysenterie est arrêtée et le terrain est moins mauvais. Température : -12°, 2.

7 *février*. – Violent blizzard qui nous force à demeurer sous la tente jusqu'à 6 heures du soir. Adams et Marshall repris de dysenterie. Sommes anéantis par la fatigue et à court de vivres ; tous très faibles.

8 février. – 19 Km 5. Levé le camp en dépit d'un blizzard ; après 10 heures du matin, beau temps. Adams et Marshall souffrent encore de la dysenterie ; Wild et moi allons mieux.

Toute la journée, nous ne parlons que de nourriture et des bons repas que nous ferons lorsque nous serons rentrés ; c'est une véritable hantise. Nous ne sommes plus qu'à 110 kilomètres du dépôt, qui contient la carcasse du premier poney que nous avons abattu.

9 *février*. – Blizzard de sud. Grâce à la poussée du vent, avancé aujourd'hui de 23 Km 5 vers le nord. Adams pas encore d'aplomb. Ne pensons tous qu'à manger et ne parlons que de manger.

10 février. – Grâce à un fort vent arrière, étape de 32 Km 5. Température : -5°, 5. Toujours la même hantise gastronomique.

11 février. – Aujourd'hui 26 Km 5. Toutes nos pensées sont concentrées sur la nourriture. Nous en sommes réduits maintenant à une casserole de viande et à cinq biscuits par jour. Adams pas encore bien ; Wild très faible ce soir.

Nous nous sommes levés à 4 h. 45 du matin et n'avons campé qu'à 6 heures du soir.

12 février. – Belle journée, sans vent. Levés à 4 h. 30, nous avons marché jusqu'à 6 heures du soir. Résultat : 23 Km 5. A 6 heures du soir, Adams aperçoit le pavillon du dépôt. La température a varié de -15°à -6°, 6.

Traversé dans l'après-midi une zone de *sastrugi* orientés sud-sud-est.

Léger vent d'ouest. Très fatigués.

13 février. – Petit déjeuner à 4 h. 40 du matin. Rapidement nous plions bagages et à 11 h. 30 arrivons au dépôt. Il était temps ; nous n'avions plus rien à nous mettre sous la dent. Là nous trouvons le foie de Chinaman, que nous mangeons au dîner. C'était exquis. Nous fouillons soigneusement le terrain, à la recherche de morceaux de viande qui auraient pu être laissés sur le sol, lorsque le poney a été dépouillé. Je trouve ainsi un bloc de neige rouge qui n'est autre que le sang de Chinaman, transformé par la gelée en un bloc solide. Immédiatement, je le détache et l'emporte ; ce fut un supplément très apprécié. On eût dit du bouillon.

Parcouru aujourd'hui 19 Km 5.

14 février. – Piste excellente ; pas de vent, halage par suite pénible.

Couvert 19 kilomètres. Sommes encore faibles, quoique le sang du poney nous ait réconfortés.

15 *février*. – L'anniversaire de ma naissance. Mes camarades me font cadeau d'une cigarette faite d'un peu de tabac et d'une feuille de papier d'un carnet. Elle était délicieuse.

De nouveau, je souffre atrocement de la tête.

Distance parcourue, 19 Km 7. Nous retrouvons régulièrement les monticules de neige que nous avons élevés à l'aller pour nous guider au retour. Très loin, à travers la brume, la terre est visible.

16 février. – Aujourd'hui, 21 kilomètres. Les *sastrugi* disparaissent.

Nous en sommes réduits maintenant à environ une demi-casserole de viande de cheval à peine cuite et à quatre biscuits par jour. Nous souffrons atrocement de la faim.

De longs stratus déchiquetés annoncent un vent de sud.

Si faibles nous sommes, que nous pouvons à peine soulever le sac à provisions presque vide. Le matin, lorsque nous levons le camp, nous abattons la tente avant d'en retirer les effets de couchage ; il serait trop pénible pour nous de sortir les sacs par la porte. Le soir, nos jambes sont si raides que nous sommes obligés de les soulever pour entrer dans notre abri. Nos doigts sont devenus très douloureux.

17 février. – Aujourd'hui, blizzard aveuglant, avec -23°, 3. Nous hissons la voile sur le traîneau ; grâce à ce vent arrière, nous parcourons 30 Km 5.

Partis à 6 h. 40 du matin, nous avons marché jusqu'à 6 heures du soir. En raison de la longueur de cette étape, nous avons pris trois casseroles de viande de cheval à moitié cuite et six biscuits.

Si nous rêvons souvent de divers mets, rarement nous avons la satisfaction de rêver que nous mangeons effectivement. La nuit dernière pourtant je me figurais que j'avalais du pain beurré. Pendant le repas, nous nous regardons les uns les autres. Si l'un de nous sait prolonger l'absorption de sa maigre pitance, les autres

enragent. Quelquefois nous mettons en réserve un bout de biscuit pour le repas suivant, mais c'est une question très controversée de savoir s'il vaut mieux absorber toute sa ration d'un seul coup, ou en mettre de côté une partie. Au déjeuner je mange tout mon biscuit ; au dîner j'en garde un morceau pour le croquer dans le sac et pouvoir ainsi m'endormir rapidement. Plus la provision de biscuits diminue, meilleurs ils nous semblent.

18 février. – Pendant la nuit, le vent est tombé.

Levés à 4 h. 40 du matin, nous travaillons à dégager le traîneau des monceaux de neige que le blizzard a entassés dessus. A 7 heures seulement, en route.

A midi, température : -28°, 8.

Dans l'après-midi, aperçu le mont Discovery. Peut-être à ce même instant, nos camarades demeurés aux quartiers d'hiver regardent-ils cette montagne ? Elle est par suite comme un trait d'union entre eux et nous. Peut-être nos amis se demandent-ils si nous sommes encore de ce monde ?

19 février. – Vent de sud très froid, -28°, 8 au départ à 4 h. 40 du matin.

Étape de 22 Km 9.

Dans la matinée, aperçu le mont Erebus. Nous pensons atteindre demain le dépôt A. De nouveau, plus rien à nous mettre sous la dent, sauf quelques bribes de viande demeurées attachées aux os de Grisi. Elles sont restées deux mois exposées au soleil dans la neige ; aussi nous ne les mangerons qu'à la dernière extrémité. Encore cinq jours et nous arriverons dans le pays de l'abondance.

20 février. – Sonné le réveil à 4 h. 40. C'est presque une plaisanterie que de parler de *petit déjeuner*. En quelques bouchées, il est avalé.

Bonne route ; 22 Km 5, malgré un froid de -28°, 8.

A 4 heures du soir, nous arrivons au dépôt A, le sac de provisions complètement vide. Ce soir, nous avons un bon et solide ragoût. Le gras de pemmican dont j'ai perdu le goût ne me va pas autrement ; mais comme je savoure le pudding, confectionné avec des biscuits, et cette boîte de confiture que nous avions emportée pour la Noël et que, pour nous alléger, nous avions ensuite laissée au dépôt ! Là

également nous retrouvons du tabac et des cigarettes. Quelle jouissance et quelle satisfaction ils nous apportent ! A mon avis, le tabac peut compenser une alimentation insuffisante.

Joyce a dû constituer avec soin le dépôt du Bluff [30]. C'est sur lui que nous comptons pour rallier le navire ; Joyce connaît d'ailleurs son affaire. Nous ne parlons plus maintenant que des bons repas que nous ferons, lorsque nous atteindrons cette colline. Pendant ces sombres journées de famine, ce dépôt luit dans nos pensées comme l'étoile du salut. Chaque fois que nous serrons nos ceintures d'un cran, nous nous exclamons : « Un peu de courage ; arrivons au Bluff, ce sera la fin de la famine. » Maintenant c'est vers ce dépôt que nous nous dirigeons.

21 février. – Levés à 4 h. 40 ; en même temps se déchaîne un effroyable blizzard. Le thermomètre tombe à -37°, 2. Quoi qu'il en soit, l'étape est de 32 kilomètres.

Dans les circonstances habituelles de l'exploration polaire, avec un pareil déchaînement de l'atmosphère, on resterait sous la tente ; dans la situation critique où nous sommes, il ne nous est pas permis de nous arrêter. Coûte que coûte il faut avancer. Devant nous, c'est l'abondance ; derrière, la mort, et elle nous serre de près. Nous sommes juste à la saison des plus mauvais temps de l'année.

A présent le soleil descend au-dessous de l'horizon et, vers 9 h. 30, l'obscurité est complète. Nous sommes si maigres que les os nous font mal, lorsque nous nous couchons dans nos sacs-lits dépouillés maintenant de la plus grande partie de leur fourrure.

Au dîner, un ragoût avec la viande de Grisi. Il nous paraît délicieux.

Il fait trop froid pour que je puisse en écrire plus long. Grâce soit rendue à Dieu ! nous approchons du Bluff.

22 février. – Une journée splendide : 33 kilomètres !

Vers 11 heures du matin, rencontré les traces de quatre hommes avec des chiens. Elles paraissent se diriger vers le Bluff. A l'endroit où ils ont déjeuné, se trouvent sur la neige des boîtes de conserves vides, de marques différentes de celles qui constituent nos approvisionnements. Ces boîtes ne peuvent provenir que du navire ; c'est donc la preuve que le *Nimrod* est arrivé pour nous rapatrier. En fouillant ces déchets dans l'espoir de découvrir quelques bribes de

nourriture rejetées par nos camarades, nous récoltons trois petits morceaux de chocolat et un bout de biscuit. Pour nous partager ces friandises, nous les tirons au sort. J'ai la mauvaise chance de tomber sur le biscuit. Devant ma déveine, pendant une minute je suis en proie à un accès de colère. Cela montre à quel point nous sommes redevenus des primitifs.

Comptant sur la réserve de vivres du Bluff, nous faisons un solide dîner ; après cela, le sac de provisions est vide. Si nous ne parvenons pas au dépôt, nous sommes perdus !



CHAPITRE XXIV

LA DERNIERE ÉTAPE

ARRIVÉE AU DÉPÔT DU BLUFF. – RECHUTE DE DYSENTERIE. – BOMBANCE APRÈS LA FAMINE. – LE *Nimrod* EST ARRIVÉ. – MARSHALL TRÈS GRAVEMENT MALADE. – COURAGE HÉROÏQUE DE NOTRE COMPAGNON. – MARCHE FORCÉE. – LA MAISON VIDE ! – A BORD DU NAVIRE. – A LA RECHERCHE DE MARSHALL. – TOUS SAINS ET SAUFS.

23 février. – Partis à 6 h. 45 du matin. Temps splendide. A 11 heures, par suite d'un effet de réfraction le dépôt apparaît. Il semble tout proche ; les pavillons flottent comme pour nous dire : « Allons, me voici ; arrivez et mangez à votre faim. » Jamais auparavant nous n'avons contemplé spectacle plus réconfortant.

La viande de cheval que nous avons absorbée tous ces jours-ci détermine chez Wild une rechute.

Après une courte halte, nous reprenons notre marche.

Du dépôt jaillit un jet de lumière éblouissante. Lorsque nous y arrivons, nous découvrons que cet étincellement est produit par une boîte à biscuits placée de manière à réverbérer les rayons solaires. C'était comme l'appel cordial d'un grand œil joyeux.

Le dépôt est beaucoup plus éloigné qu'il ne le paraît ; ce n'est qu'à 4 heures que nous y arrivons.

Joyce avait bien fait les choses. Pour que nous ne puissions pas manquer cette cache, il l'avait installée sur un monticule de neige de 3 mètres de haut, avec, au sommet, deux bambous attachés ensemble et garnis de trois pavillons.

Maintenant, nous n'avons plus à craindre de mourir de faim ; il ne nous reste plus qu'à atteindre le navire. Une abondance indescriptible de friandises ! Des biscuits, des pruneaux, des œufs, des gâteaux, des plum-puddings, des fruits confits, du mouton bouilli frais apporté par le navire. Après des mois de misère et de famine, nous avons de quoi faire des repas dignes des dieux, avec un appétit que ces dieux pourraient nous envier. Enfin, nous allons pouvoir

manger à notre faim ! nos rêves sont réalisés ! Mais, après avoir avalé deux casseroles de pemmican, des biscuits et du cacao, nos estomacs contractés refusent d'absorber une plus grande quantité d'aliments.

Une lettre, datée du 20 janvier, annonce que le *Nimrod* est arrivé le 5 janvier et que tout va bien. Nous n'avons plus qu'à faire diligence pour joindre le navire. Wild va mieux ce soir.

Beau temps chaud, seulement -12°, 2. Tandis que j'écris, étendu dans mon sac, j'ai auprès de moi des biscuits, du chocolat et de la confiture !

24 février. – Levés à 5 heures ; à 7 heures, déjeuner consistant en œufs, lait concentré, *porridge,* pemmican et biscuits à discrétion. Après cela en route jusqu'à 1 heure, puis déjeuner et ensuite de nouveau en marche jusqu'à 8 heures du soir. Distance couverte : 25 kilomètres.

Avec les provisions du dépôt, nous avons maintenant un poids considérable à haler ; néanmoins le traîneau nous semble moins lourd que lorsqu'il était à peu près vide et que nous avions le ventre creux.

Averti par l'expérience de Scott et de Wilson, lors de l'expédition de 1902, je veille à ne pas me charger l'estomac. Adams digère merveilleusement, et, sans le moindre inconvénient, absorbe d'énormes quantités.

Wild va mieux aujourd'hui. Ce soir nous nous sommes couchés gavés.

25 février. – Levés à 4 heures pour pouvoir partir de bonne heure. Si nous n'avançons pas rapidement, le *Nimrod* partira sans nous.

Au moment du déjeuner, Marshall est pris d'une nouvelle attaque de dysenterie et d'une sorte de paralysie de l'estomac. En même temps éclate un furieux blizzard ; toute la journée nous demeurons sous la tente. Si Marshall ne va pas mieux ce soir, je le laisserai à la garde d'Adams et filerai en avant, car le temps passe. Si le *sound* Mc Murdo n'est pas libre, d'après les instructions que j'ai laissées, le navire doit repartir le 1er mars.

27 février (1 heure du matin). – A minuit, le blizzard cesse. Aussitôt nous nous levons. A 2 heures, déjeuner, et, à 4 heures, en route. A 9 h. 30, second déjeuner, à 3 heures, thé, à 7 heures, dîner et

marché ensuite jusqu'à 11 heures du soir. Nous avons alors pris un souper ; c'est seulement à 1 heure du matin, le 27, que nous nous couchons. Dans cette étape de près de vingt-quatre heures, nous avons couvert 39 Km 5.

Quoique torturé par la souffrance, Marshall a marché tout le temps.

Après trois heures de sommeil, nous sommes de nouveau debout ; partis à 6 heures, nous marchons jusqu'à 1 heure de l'après-midi.

Marshall, très malade, ne peut plus aider au halage. Après le déjeuner, sa dysenterie s'aggravant, je prends le parti de camper et de laisser le malade en arrière sous la garde d'Adams, tandis qu'avec Wild je pousserai en avant.

A 4 heures, mon camarade et moi partons, n'emportant, sur le traîneau, qu'un léger bagage, nos sacs-lits et des vivres pour un jour. Jusqu'à 9 heures du soir, nous marchons, puis, après le dîner, repartons jusqu'à 2 heures du matin.

Terrain très difficile. A l'extrémité nord-est de l'île White, repos d'une heure et demie sans dormir, puis de nouveau en marche jusqu'à 11 heures du matin. Nous mangeons le reste de nos provisions. En vain nous faisons manœuvrer l'héliographe dans l'espoir d'attirer l'attention des hommes qui, je suppose, doivent guetter notre retour à la colline de l'Observatoire : point de réponse !

Donc, plus que jamais il importe de faire diligence. Quelle que soit notre fatigue, il faut marcher. A 2 h. 30 de l'après-midi, nous apercevons la mer libre. La glace s'est brisée à 6 Km 5 au sud du cap Armytage !

Une heure et demie plus tard, un blizzard nous enveloppe et le temps devient très sombre. Un moment, il nous semble voir un groupe d'hommes avancer à notre rencontre ; pendant quelques minutes notre traîneau nous semble alors plus léger ; mais ce ne sont que des pingouins posés au bord de la glace. A deux pas en avant impossible de distinguer quoi que ce soit. Tout à coup, nous arrivons sur le bord de la banquise. La glace est en mouvement sur l'eau libre ; nous risquons donc d'être emportés à la dérive.

Persuadé que la hutte est occupée, je décide d'abandonner les traîneaux. Au plus vite, il importe de gagner la maison pour y trouver abri et nourriture. Au prix d'un effort désespéré, nous gagnons le Roc du Château. De là nous apercevons la mer libre tout à l'entour vers le nord.

C'est décidément une réception à laquelle nous ne nous attendions guère. Là-bas sur la Barrière et sur le plateau, que de fois nous songions au jour qui nous ramènerait aux quartiers d'hiver, vers le bien-être et l'abondance ! Jamais nous n'avions pensé que nous aurions à nous frayer un chemin pour ainsi dire de vive force vers le port de salut.

Enfin, à 7 h. 45 du soir, nous arrivons en vue de la maison et de la baie. Point de navire ! Aucune fumée ne s'élève au-dessus de l'habitation ! Nulle part, aucun indice de vie ! L'esprit rempli de sombres prévisions, nous hâtons le pas vers la station.

… Nous y voici, nous entrons… personne ! Sur la table, une lettre annonçant que le groupe du Nord a atteint le Pôle magnétique et que toutes les autres escouades sont rentrées, sauf la nôtre. Ce document ajoute que le navire restera derrière le Glacier de la Langue jusqu'au 26 février. Nous sommes au 28. Donc, très vive est notre anxiété. Si le *Nimrod* est parti, singulièrement critique sera la situation de notre petit groupe.

… Nous sommes morts de faim et de fatigue. Après avoir fouillé à droite et à gauche, nous finissons par découvrir une lampe Primus, et quelques provisions : du biscuit, des oignons, du plum-pudding et, avec ces victuailles, nous improvisons un souper. Nous nous mettons ensuite en quête d'effets de couchage. Nous ne trouvons qu'un morceau de feutre. Nous en enveloppant, nous restons toute la nuit assis, allumant de temps à autre la lampe pour nous réchauffer.

Inutile d'ajouter que nous passons une très mauvaise nuit et que nous saluons avec joie le retour du jour.

A 9 heures du matin, pour signaler notre retour, nous mettons le feu à l'observatoire magnétique et hissons le pavillon. Bientôt toutes nos craintes s'évanouissent, le navire est en vue ! A 11 heures, le 1er mars, nous sommes à bord.

Quelle immense joie ! Tous nos camarades sont heureux de nous revoir et manifestent la plus vive impatience d'entendre le récit de nos aventures. Ils nous croyaient perdus ! Ce même jour, une escouade devait se mettre en route à la recherche des traces que nous aurions pu laisser.

Tous mes collaborateurs sont en bonne santé, et les diverses parties du programme de l'expédition ont été accomplies. D'autre part, le *Nimrod* n'a apporté que de bonnes nouvelles du pays. Il me semble sentir un énorme poids de moins sur les épaules.

Maintenant il s'agit d'aller au secours d'Adams et de Marshall. Après un copieux repas de lard et de pain frit, à 2 h. 30 de l'après-midi, je me remets en route avec Mackay, Mawson et Mc Gillon, laissant Wild se reposer. Jusqu'à 10 heures du soir nous marchons.

Le lendemain 2 mars, dès 2 heures du matin, nous sommes debout. Enfin à 1 heure de l'après-midi, nous avons la joie de retrouver nos amis.

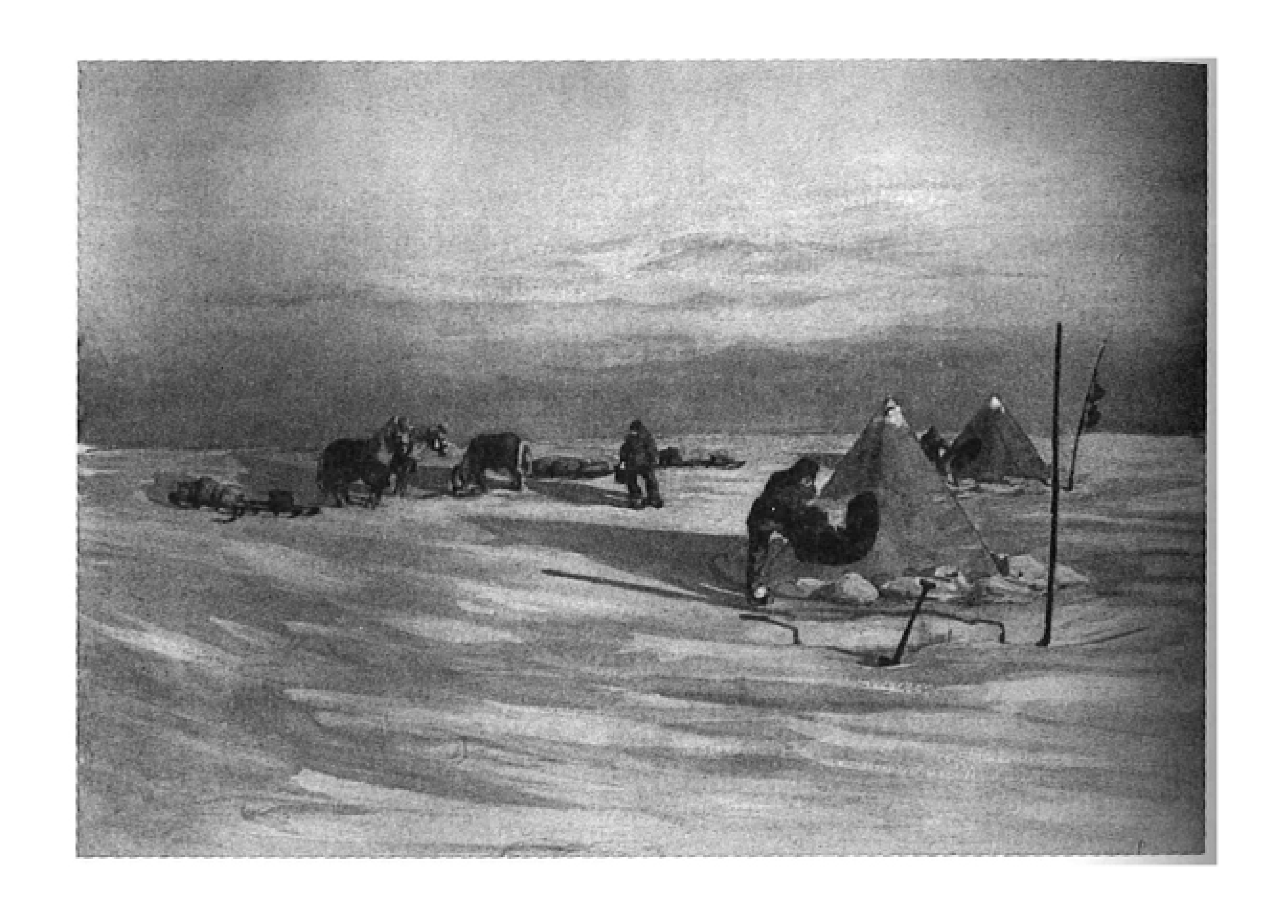
Marshall va mieux ; le repos lui a fait beaucoup de bien ; maintenant il est capable de marcher et même de haler. Le déjeuner achevé, nous repartons.

Le lendemain, après dix heures de marche, nous voici de nouveau à l'extrémité de la Barrière. Pas de navire en vue ! Avec cela la mer est en train de se prendre. A 9 h. 50 du soir seulement nous sommes à la maison. Immédiatement on met au lit Marshall qui a été repris de dysenterie, pendant que Mackay et moi allumons un feu sur une colline voisine pour avertir le navire de notre retour.

Bientôt le *Nimrod* arrive. Aussitôt Adams et moi nous nous rendons à bord. Après avoir échappé aux terribles dangers des glaciers, Adams manque trouver la mort en vue du port.

Au moment de s'embarquer, il glisse sur le bord de la glace et tombe à l'eau. Heureusement, il peut se cramponner jusqu'à l'arrivée du secours.

Le 4 mars, à 1 heure du matin, tous nous nous retrouvons sains et saufs à bord du *Nimrod*.



CHAPITRE XXV

QUELQUES NOTES SUR L'EXPÉDITION DU SUD

L'ORGANISATION DU CAMPEMENT. – NOTRE ORDINAIRE. – LA FAMINE. – LA HANTISE DE REPAS SUCCULENTS. – LA DYSENTERIE. – SOUFFRANCES CAUSÉES PAR LE FROID. – DIFFICULTÉS DU TERRAIN. – LE GLACIER. – LE PLATEAU. – LA GRANDE-BARRIÈRE.

L'impression dominante que nous avons rapportée de notre voyage vers le Pôle est une faim atroce. Du 15 novembre 1908 au 23 février 1909, nous n'avons fait qu'un seul vrai repas, le jour de Noël. Notre ration journalière eût paru modique à un ouvrier des villes, sous un climat tempéré ; or, ici, nous avions à produire un effort physique considérable par de très basses températures. Nous voyions approcher l'heure des repas avec un sentiment aigu de satisfaction, mais une fois notre pitance avalée, nous avions aussi faim qu'auparavant. Les préparatifs du dîner, après dix heures de halage du traîneau, étaient habituellement longs. Il fallait d'abord remplir de neige le bouilleur, puis allumer la lampe, opération souvent difficile avec nos doigts engourdis. On plaçait ensuite dans la marmite centrale le *hoosh* et le thé dans le récipient extérieur. Comme passoire, nous nous servions d'une petite boîte de fer-blanc percée de trous. Nous restions assis autour de la marmite, attendant impatiemment l'ébullition de l'eau. Quand tout était prêt, le cuisinier de semaine remplissait les gamelles, puis distribuait à chacun sa maigre ration de biscuit. Après quoi, le repas commençait. Deux minutes plus tard, le repas chaud était avalé et il ne nous restait plus qu'à grignoter nos biscuits aussi lentement que possible. Il arrivait parfois à Marshall de placer un instant dans la neige sa gamelle parce qu'en refroidissant, le contenu devenait plus épais, il n'était pas prouvé qu'il y eût avantage à cette façon de faire. Sans doute

l'aliment solide paraissait plus volumineux, mais par contre, il y avait perte de chaleur, et, par les températures extrêmes qui régnaient sur le plateau, nous trouvâmes qu'il était préférable d'absorber les aliments très chauds.

Pour que leur partage fut équitable, nous tirions au sort les portions. Tout d'abord, le cuisinier remplissait les gamelles et faisait quatre tas des biscuits. Si quelqu'un suggérait qu'une gamelle était moins bien garnie qu'une autre, et si ses compagnons jugeaient de même, on égalisait les portions. Puis, quand nous nous étions bien tous assurés que les portions étaient aussi égales que possible, l'un de nous tournait le dos, et un autre, désignant du doigt une gamelle ou un tas de biscuits, disait : « Pour qui ? » L'homme qui avait le dos tourné et qui, par conséquent, ne pouvait voir l'objet indiqué, donnait un nom, et la distribution continuait ainsi ; chacun de nous n'en était pas moins intimement convaincu qu'il avait eu le lot le plus faible.

A déjeuner, nous avions tantôt du chocolat, tantôt du fromage ; nous préférions de beaucoup le premier, beaucoup plus nourrissant. La viande de poney donna un excellent bouillon, mais personne ne goûtait la chair, toujours médiocre, souvent filandreuse et coriace. Telle qu'elle était, nous fûmes parfois heureux d'en pouvoir sucer des morceaux crus et gelés. La portion qui devait être consommée dans la journée était généralement coupée dès le matin, et suspendue dans un sac, derrière le traîneau pour qu'elle se ramollît au soleil ; elle était plus aisée à couper gelée, qu'à moitié dégelée. Avec le temps, nos couteaux s'émoussèrent et nous emportâmes un morceau de roche pour les aiguiser. Au retour, alors que le moindre poids avait pour nous une grande importance, nous employâmes à cet effet un de nos échantillons géologiques.

Dès que nous eûmes commencé à abattre les poneys, nous consommâmes surtout de la viande de cheval pour économiser nos autres vivres et alléger nos charges. Comme le pemmican et les biscuits pesaient moins, nous les conservions pour les dernières étapes, alors qu'il nous faudrait sans doute réduire les bagages le plus possible. Pour cette raison, nous laissâmes de la viande de poney à chaque dépôt, tandis que nous emportâmes toujours le plus possible de conserves. Le lecteur comprendra combien nous fut sensible la perte de Socks, qui représentait tant de livres de viande, car il nous fallut après cela recourir aux provisions de réserve. Si

nous avions pu nous nourrir de la viande de Socks, nous eussions sans doute été capables d'aller encore plus au sud et peut-être même d'atteindre le Pôle, bien que, dans ce cas, il nous eût été difficile de regagner à temps le *Nimrod*.

Lorsque nous nous nourrissions de viande de cheval, nous aurions voulu des farineux ; en somme c'était l'aliment dont nous étions privés qui nous paraissait celui qu'il nous fallait à tout prix. Quand nous manquions de sucre, nous rêvions de sucreries, et quand la provision de biscuits s'épuisa, nous ne pensions qu'à des pains croustillants et à toutes les autres bonnes choses qui s'étalent aux devantures des boulangers. Au cours des dernières semaines de la marche vers le sud, et durant la retraite, alors que notre pitance quotidienne n'était plus que de 550 grammes par jour et par homme, la question nourriture seule occupait nos esprits. La splendeur des montagnes colossales qui se dressaient de chaque côté de nous, la majesté de l'énorme glacier dont nous gravissions si péniblement les pentes, ne nous touchaient guère. L'homme devient très primitif quand il a faim, et nous avions cruellement faim. Je me demandais parfois si les gens qui souffrent de la faim dans les grandes villes éprouvaient les mêmes sensations que celles que nous ressentions, et je concluais que non, car ni loi, ni règlement, nous eussent empêchés de nous emparer de n'importe quel aliment qui se fût présenté. L'homme qui meurt de faim dans une ville est un être moralement et physiquement affaibli, tandis que nous étions vigoureux et alertes. Jusqu'au 9 janvier, notre désir de nourriture était d'autant plus intense que nous savions que nous nous éloignions constamment des lieux où les vivres étaient en abondance.

Il nous était impossible d'échanger, à propos de la nourriture, les plaisanteries qui sont communes aux gens qui ont faim dans le sens ordinaire du mot. L'alimentation était l'objet de toutes nos pensées, et, à l'aller comme au retour, c'était le sujet ordinaire de toutes nos conversations, mais toujours de la plus sérieuse façon. Nous décrivions les repas énormes que nous nous proposions de faire une fois de retour au *Nimrod,* et, plus tard, dans les régions civilisées. A l'aller, nous ne ressentîmes vraiment les affres de la faim que sur le Grand Glacier, mais alors nous étions trop occupés par l'escalade difficile et dangereuse de cette glace raboteuse et par les crevasses, pour échanger là-dessus beaucoup de réflexions. Au reste, nous devions nous tenir à distance les uns des autres pour le cas où l'un de

nous tomberait dans une fente. Plus tard, sur le plateau, nous avions la figure presque constamment recouverte de glace, et le blizzard qui soufflait du sud nous interdisait toute conversation sans objet utile. Ce fut une période de silence ; nous n'échangions que des remarques brèves et rares. Au retour, après la traversée du glacier, la surface de la Barrière une fois atteinte, nous pûmes reparler sans réserve de nourriture. Nous avions vent arrière, en sorte que le halage n'était pas très dur, et comme il n'y avait pas de crevasses à craindre nous pouvions rester les uns auprès des autres. Nous nous levions à 5 heures du matin, de façon à être prêts à 7, et, après avoir avalé notre maigre repas, qui ne semblait qu'accroître notre appétit, nous nous mettions en route. Chacun à son tour détaillait alors ce qu'il mangerait les jours d'abondance à venir. Nous devions nous inviter à dîner tour à tour, et nous devions faire chaque année un dîner anniversaire, où nous pourrions manger, manger, manger. Aucun chef français ne consacra jamais à l'invention de nouveaux plats plus de pensées que nous.

Ce n'est pas sans émotion que je relis dans nos notes la description des repas étonnants que nous devions prendre plus tard. Nous décrivions les mets auxquels nous avions songé, et quand l'un d'eux obtenait l'approbation générale, il était accueilli par un : « Ah ! ça, c'est bon ! » prononcé en chœur. Il s'élevait parfois une discussion sur le point de savoir si un plat proposé était réellement une invention originale ou s'il n'avait pas une forte ressemblance avec quelque chose que nous avions goûté en des jours meilleurs. Le *Wild roll* fut reconnu comme étant le summum des délices gastronomiques. Wild était d'avis que le cuisinier prît de la viande hachée bien assaisonnée, l'enveloppât de tranches de lard gras et enfermât le tout dans une couche de pâte bien relevée, de façon à lui donner la forme d'une grosse saucisse longue, que l'on devait faire frire dans la graisse. Mon meilleur plat, – que, je l'avoue, je n'exposai pas sans orgueil tandis que nous marchions sur la neige, – était un pâté de sardines frites. Ledit pâté ne devait pas contenir moins de dix boîtes de sardines : le tout, une fois roulé dans une pâte et cuit, devait être partagé en quatre parties égales. Un jour Marshall nous décrivit un pudding tout recouvert de confiture ; nous eûmes une discussion très animée sur le point de savoir si c'était bien là une invention qui lui fût propre, ou s'il ne s'agissait pas du *jam roll* bien

connu déjà des ménagères du monde civilisé. Il y avait en tout cas un point sur lequel nous étions tous d'accord, c'était que nos repas futurs ne comporteraient jamais de gelées ni d'autres aliments aussi trompeurs.

D'ordinaire, pendant le retour, nous levions le camp vers 6 h. 40 du matin ; une demi-heure après, nos doigts, engourdis par le froid, se ranimaient, tandis que l'humidité, dont nos habits s'étaient imprégnés dans le sac de couchage, après avoir été transformée en glace par le gel, commençait à s'éliminer. La marche devenait alors plus facile ; l'un de nous s'écriait : « Eh bien, les amis, qu'est-ce que nous allons prendre pour notre petit déjeuner aujourd'hui ? » En fait, nous venions de le prendre, ce petit déjeuner, sous forme d'une demi-gamelle de viande de cheval à moitié crue, d'un biscuit et demi, et d'une gamelle de thé ; mais ce repas n'avait pas calmé l'acuité de nos appétits. Nous tâchions de nous persuader que notre demi-biscuit n'était pas tout à fait une moitié et nous réussissions parfois à en avoir un petit morceau de plus de cette façon. Aussitôt la question posée, nous laissions nos imaginations d'affamés échafauder le récit d'une journée passée à manger. « Nous sommes à bord du bateau, disait l'un de nous. Nous nous éveillons dans notre couchette ; la première chose à faire est d'étendre la main vers l'étagère et de prendre du chocolat, des biscuits Garibaldi et des pommes, que nous mangeons au lit ; puis nous nous levons pour le petit déjeuner. Celui-ci aura lieu à 8 heures, et se composera de porridge, de poisson, d'œufs au lard, de jambon froid, de plum-pudding, d'entremets, de petits pains beurrés, de *marmelade* et de café. A 11 heures, nous prendrons du cacao chaud, des tartes aux confitures, de la laitance de morue frite et des tranches d'un plum-pudding consistant. Cela nous soutiendra jusqu'au lunch, qui sera servi à 1 heure, et qui comprendra le *Wild roll,* un *pâté de berger,* du pain, du lait chaud, un pudding à la mélasse, des noix, des raisins secs et du gâteau. Après cela, nous ferons la sieste jusqu'à 3 h. 45 ; nous croquerons alors, dans nos couchettes, des beignets et des gâteaux sucrés. Puis nous nous lèverons et nous ferons servir de grandes tasses de thé bien chaud en même temps que des gâteaux frais et des crèmes au chocolat. Au dîner, à 6 heures, nous demanderons une soupe bien épaisse, du roastbeef et un *yorkshire pudding,* du chou-fleur, des pois, des asperges, du plum-pudding, des fruits, une tourte aux

pommes avec de la crème épaisse, des tartes beurrées, des noix, des amandes et des raisins secs, le tout arrosé de porto. Enfin, à minuit, juste avant de nous coucher, nous ferons un repas vraiment copieux : il y aura du melon, de la truite grillée avec une sauce au beurre, du poulet rôti bien garni de foies, une vraie salade avec des œufs et un assaisonnement très épais, des pois verts et des pommes de terre nouvelles, une selle de mouton, un pudding à la graisse de bœuf frit, des pêches à la Melba, du cary aux œufs, des rôtis au fromage, du pudding à la reine, du fromage à la crème et du céleri, des fruits, des noix, du porto, du lait et du cacao. Puis nous irons au lit et dormirons jusqu'au petit déjeuner. Nous mettrons du chocolat et des biscuits sous nos oreillers, pour n'avoir qu'à les prendre si, pendant la nuit, nous avons besoin de manger quelque chose. » Et les trois auditeurs prêtaient à ce programme une oreille attentive, en suggérant peut-être des modifications et des améliorations, généralement sous forme de plats additionnels ; c'était au tour d'un autre de prendre la parole et d'esquisser un autre tableau non moins enchanteur d'une journée de festin et de repos.

Tout cela peut paraître vorace et sauvage au lecteur qui n'a jamais su ce que c'est que de mourir de faim : mais, comme je l'ai dit, la faim ramène l'homme à l'état primitif. Nous ne nous moquions pas les uns des autres, quand nous proposions de merveilleux exploits de gloutonnerie. Nous étions parfaitement sérieux et nous notions sur les dernières pages de nos calepins le menu des repas que nous avions décidé de faire dès que nous serions de retour. Toute la matinée nous lâchions ainsi la bride à nos imaginations ; puis, sur le coup d'une heure, je commandais : « Halte ! ». Nous laissions alors glisser les bretelles de nos corps fatigués, et dressions la tente dans l'endroit le plus uni que nous pouvions trouver ; trois d'entre nous s'y glissaient, en attendant la maigre pitance, tandis que le quatrième remplissait le bouilleur de neige et de morceaux de viande gelée. Une heure après nous nous remettions en route. Une fois de plus nos pensées et notre conversation roulaient sur la nourriture, et cela jusqu'au campement du soir. Un dernier repas peu copieux, et nous nous glissions dans les sacs de couchage pour y faire des rêves fous de victuailles que, de toute façon, nous ne pourrions jamais arriver à manger.

La dysenterie dont nous souffrîmes durant la dernière partie du voyage vers la côte, fut certainement due à la viande du poney Grisi. Ce cheval, au moment où il fallut le tuer, était dans un complet état d'épuisement, et je crois que sa chair devait être empoisonnée par des toxines, comme c'est le cas pour les animaux qui ont été forcés à la chasse. Wild fut attaqué le premier. L'autre viande que nous consommions en même temps provenait de Chinaman et semblait tout à fait saine. Quelques jours plus tard, nous mangions tous de la viande de Grisi, et nous avions tous la dysenterie. La chair n'avait pu se gâter après la mort du poney, car elle gela aussitôt après. L'allure que nous pûmes soutenir, malgré nos souffrances et la rapidité avec laquelle nous nous rétablîmes, quand nous eûmes des aliments convenables, prouvent bien que cette dysenterie était l'effet d'un poison et non le résultat d'un trouble organique.

Nous eûmes sans discontinuer, durant cette période, un fort vent arrière, et cela nous fut d'un précieux secours. Dans l'état de faiblesse où nous nous trouvions, nous n'aurions pu faire de longues marches contre un vent debout, et, sans longues étapes, nous serions morts de faim entre les dépôts. Avec la toile du plancher d'une des tentes, nous avions fabriqué une voile pour le traîneau. Ainsi gréé, le véhicule venait souvent nous renverser ou, au contraire, s'arrêtait brusquement contre un obstacle en nous faisant faire une lourde chute en arrière.

Durant la première partie de notre voyage sur la surface unie de la Barrière, la chaleur du soleil se fit cruellement sentir, bien qu'en fait la température fût généralement très basse, atteignant même -17°encore que nous fussions au cœur de l'été. Il nous arrivait d'avoir une joue gelée tandis que l'autre attrapait un coup de soleil. De même, la sueur gelait sur le flanc des poneys du côté de l'ombre, alors que l'autre flanc était chaud et sec sous la chaleur du soleil ; à mesure que le jour avançait et que le soleil se déplaçait, la partie de la robe des chevaux couverte de glace changeait de place. Je me souviens que, le 4 décembre, nous ne gardâmes sur nous que le pantalon et la chemise, et que nous fûmes brûlés par le soleil, et cependant la température était de -23°. Pendant l'escalade du glacier, le long des rochers, la chaleur fut encore plus sensible, les montagnes faisant fonction de radiateurs ; cela me décida à laisser tous les vêtements et équipements de rechange au dépôt du Glacier

supérieur, à environ 2100 mètres d'altitude. Nous ne nous attendions pas alors à avoir à grimper plus haut ; mais, comme le sait le lecteur, nous ne parvînmes au plateau qu'après une ascension de plus de 3000 mètres au-dessus du niveau de la mer ; nous ressentîmes alors un froid intense. Nos *burberry* étaient devenus fort minces et avaient dû être rapiécés en maints endroits. Un jour, le vent pénétra, par une déchirure, dans mon pantalon de *burberry* et j'eus le dessous du genou mordu par le froid. Sous le frottement de la laine de mon caleçon, la plaie ouverte qui en était résultée s'envenima, et il fallut finalement me faire, avec un couteau, une opération assez pénible. Sur le plateau, nous souffrîmes beaucoup du froid, et quand nos chaussures commencèrent à céder et que nous en vînmes à marcher sur le *sennegrœs* garnissant les mocassins, il nous arriva d'avoir les talons gelés. Les miens, notamment, s'ouvrirent en marchant sur une neige dure, et, pendant quelque temps, il y eut dans mes chaussons, à la fin de chaque journée de marche, une plaque de sang congelé. Enfin, Marshall me soigna en m'appliquant un tampon avec l'onguent *New Skin*, qui ne bougea pas jusqu'à ce que les crevasses fussent guéries. J'en garderai vraisemblablement les marques toute ma vie. Les jours de très grand froid, et alors que nos forces commençaient à décroître, nous éprouvions une grande difficulté à hisser la voile de notre traîneau ; quand nous levions les bras pour l'ajuster, le sang ne circulait plus dans nos doigts qui gelaient aussitôt. Il nous fallait, parfois, dix minutes ou un quart d'heure pour gréer convenablement le traîneau. Sans aucun doute, par suite de la légèreté de notre habillement, nous souffrîmes du froid, mais nous trouvâmes une compensation dans la rapidité avec laquelle nous pûmes avancer. Je n'hésite pas à dire que tous ceux qui s'occupent d'exploration polaire doivent être vêtus aussi légèrement que possible, fût-ce même au prix de morsures par le froid pendant les haltes.

Durant notre marche au sud, le terrain sur lequel nous avancions variait continuellement. Pendant les premiers jours, c'était une couche de neige molle reposant sur une croûte solide au-dessous de laquelle se trouvait une seconde nappe de neige plus molle. La première couche cédait sous notre poids, et, si nous halions, l'augmentation de pression faisait craquer la croûte solide et nous enfoncions alors à travers la seconde épaisseur de neige molle. Dans

ces conditions, la marche était très fatigante. Jusqu'au delà du Bluff, nous eûmes souvent à traverser des *sastrugi* très élevés et très marqués, et, au delà, des vagues de neige de un à deux mètres de haut. La neige était généralement sèche et poudreuse ; quelques-uns des cristaux étaient de grandes dimensions et reflétaient les mille couleurs du diamant. Après que nous eûmes passé le 80°de latitude sud, la neige devint de jour en jours plus molle ; souvent, la croûte supérieure cédant sous leur poids, les poneys enfonçaient jusqu'au ventre. Quand le soleil chauffait, la marche était plus facile ; la couche supérieure de neige atteignait presque le point de dégel et formait alors une couche glissante qui ne se brisait pas aisément. Entre le 80°et le 83°de latitude sud, il y avait, sous la neige molle, de durs *sastrugi* qui écorchaient les sabots des chevaux.

La surface de la Barrière, près de terre, était couverte de monticules, engendrés par la pression des glaciers ; en revanche, le long des montagnes, s'étendait une plaine unie de glace limpide, formée par la congélation de l'eau qui avait coulé des pentes rocheuses sous l'influence de la chaleur solaire. Le même phénomène s'était produit sur les pentes neigeuses que nous dûmes escalader pour arriver au glacier ; nous trouvâmes même, au pied de ce dernier des mares d'eau claire autour des rochers ; nous eûmes ainsi à boire à volonté, mais le contact de l'eau glaciale avec nos lèvres gercées était des plus pénibles.

Le glacier, lui aussi, présentait toutes les variétés de surface, depuis la neige molle jusqu'à la glace bleue craquelée et fendue ; mais sa caractéristique était l'abondance des crevasses. Les unes étaient entièrement recouvertes d'une couche de neige molle et nous ne les apercevions qu'au moment où l'un de nous y disparaissait, heureusement retenu au traîneau par ses bretelles. D'autres se présentaient sous la forme de labyrinthes, où il était encore plus difficile de se tirer d'affaire. Les moins désagréables étaient encore celles qui s'ouvraient franchement devant nous. Quand elles n'étaient pas trop larges, nous sautions par-dessus, après avoir amené tout au bord les traîneaux que nous tirions ensuite à nous. L'opération n'était pas, en réalité, aussi simple qu'elle le paraît, car le pied n'avait qu'une prise incertaine sur la glace, mais nous avions toujours les bretelles comme sauvegarde, en cas de chute. Quand les crevasses étaient trop larges, il nous fallait faire un détour. Les traîneaux, grâce à leur longueur, ne pouvaient pas dégringoler, et

nous nous sentions à peu près en sûreté quand nous y étions solidement attachés. Dans certains cas, où, par suite du mauvais état de la glace, il nous fallait transporter nos traîneaux un à un, nous tirions un premier véhicule sur une distance de 800 à 1500 mètres, plantions auprès un bambou pour marquer l'emplacement, et revenions chercher le second ; dans ce voyage de retour, nous nous attachions les uns aux autres avec une corde. Parfois, il nous fallut gravir des pentes de glace unie, et presque à pic, en creusant avec le piolet des marches ; ensuite nous hissions les traîneaux à la corde l'un après l'autre.

Une des particularités les plus curieuses du glacier était une nappe jaune, une ancienne moraine évidemment, s'étendant sur une longueur de 50 à 65 kilomètres. Par suite de la chaleur, la glace entourant les blocs de cette moraine avait fondu, et peu à peu ces matériaux s'étaient enfoncés, laissant seulement derrière eux un peu de sable et de poussière pour donner à la glace un aspect d'un jaune sale. La marche le long de cette ancienne moraine était moins difficile, mais il y avait de chaque côté une masse de glace de pression, due au resserrement du glacier entre les montagnes, à l'est et à l'ouest. Nous n'avons malheureusement pas rapporté de photographies de cette région. Nous ne disposions que d'un nombre limité de plaques, et nous avions décidé de ne pas prendre trop de photographies à l'aller, en prévision du cas où nous découvririons une terre ou des montagnes intéressantes dans l'extrême sud, plus près du Pôle. Nous pensions qu'au retour nous pourrions prendre autant de photographies que nous voudrions, si nous avions des plaques de reste ; mais, en fait, quand nous revînmes pour la seconde fois sur le glacier, le manque de vivres ne nous permit plus de nous arrêter.

Le dépôt du glacier supérieur était dominé par de grandes falaises rocheuses, déchiquetées par les gelées et les tempêtes de siècles innombrables, et de nombreux blocs étaient dans un équilibre tel, qu'il semblait qu'un frôlement les eût jetés à bas. Autour de nous, la glace se trouvait toute parsemée de rochers tombés de ces hauteurs, et nous nous demandions parfois si quelque bloc n'allait pas dégringoler sur nous pendant l'étape. Nous n'avions pas le choix de l'emplacement : partout, ce n'était que glace raboteuse. Les falaises se composaient surtout de couches de grès déchiquetées par le vent. Ce fut sur ces montagnes, un peu plus haut sur le glacier, que nous

découvrîmes du charbon, en un point où la pente était relativement douce. De cette hauteur, nous pouvions voir le glacier s'étendant au loin, jusqu'au point de jonction avec la Barrière, entre les chaînes de montagnes à l'est et à l'ouest. Beaucoup de montagnes de l'ouest se terminaient plus ou moins en dôme ; mais il y avait quelques pics coniques escarpés à l'ouest de la montagne qui abritait le dépôt du glacier supérieur. Nous distinguions trois pics, et la descente de la glace du plateau formait une longue moraine sur le côté occidental du glacier. A l'est, s'étendait une longue chaîne de hautes montagnes, de formes homogènes et sans pics escarpés, mais présentant des crêtes, et s'avançant vers l'ouest en resserrant le glacier. Une distance d'environ 40 kilomètres nous séparait de ces montagnes, mais on pouvait distinguer sans difficulté leurs lignes de stratification. Du dépôt, en regardant au-dessous de nous, nous pouvions voir les cumulus qui ne cessaient de planer au-dessus du *Cloudmaker*.

Si nous regardions vers le sud, ce n'étaient pas des nuages que nous voyions, mais le ciel clair. Il ne nous fournissait aucune indication sur les blizzards qui devaient nous assaillir, une fois sur le plateau ; et quand, après être allés le plus loin possible au sud, nous fûmes revenus sur nos pas jusqu'à ce dépôt, nous vîmes le même ciel, marqué de quelques nuages floconneux. Nous ne nous doutions nullement que sous ces nuages l'impitoyable tempête continuait à faire rage à travers l'immense plaine de glace, et que le vent qui nous suivit durant tout notre voyage de retour vers la côte venait des environs du Pôle. Après nous être éloignés du dépôt du glacier supérieur, nous arrivâmes devant de grandes chutes de glace. De loin, la surface en paraissait unie et nous crûmes que nous étions réellement sur le plateau ; mais en continuant à avancer nous vîmes se dresser brusquement d'énormes crêtes devant nous. Il nous fallut les franchir par relais, et souvent nous trouvions au sommet une grande crevasse d'où rayonnaient d'autres crevasses plus petites, bordées de cristaux, et d'où la vue plongeait dans des abîmes effrayants. Nous avancions en rampant pour voir ce qu'il y avait de l'autre côté et nous trouvions parfois une chute de quinze mètres avec une inclinaison de 33 pour 100. Souvent nous nous hasardâmes à laisser glisser le traîneau sur des pentes très inclinées, mais parfois les risques étaient trop grands, et il nous fallait laisser descendre le traîneau lentement en le retenant par la corde.

Après avoir été fort retardés par les chutes de glace, nous entrâmes dans une région de neige molle où le remorquage des traîneaux fut pénible. Nous croyions avoir atteint enfin le niveau du plateau, quand, au bout de quelques jours, nous vîmes surgir des crêtes nouvelles et des vagues de glace de pression. La glace qui se trouvait entre ces vagues était très disloquée, et souvent elle céda sous notre poids. Pour éviter une catastrophe, nous attachâmes une corde aux bretelles du traîneau, en sorte que l'homme de tête tirait à environ 5 m. 1/2 du traîneau et que ses compagnons étaient éparpillés ; de cette façon, deux hommes ne pouvaient tomber ensemble dans une crevasse. Nous trouvâmes un meilleur terrain en obliquant à l'ouest ; mais, ce faisant, nous courions un autre danger, car nous ne pouvions plus aborder les crevasses à angle droit. C'est ainsi qu'à plusieurs reprises nous faillîmes y rester, traîneau et gens, lorsque la glace faisait tout à coup place à une crevasse invisible dirigée parallèlement à notre route. Nous rendîmes grâces à la Providence de ce que le temps se maintînt découvert, car, par un ciel sombre, nous n'aurions pu faire un pas sur cette glace désagrégée sans courir à un désastre complet. Je ne sais si le beau temps que nous avons rencontré dans ces parages était habituel. A chaque passage d'une crête, dans cette partie de la route, nous avions généralement ensuite un terrain assez facile pendant une douzaine de kilomètres, puis survenait une autre crête qu'il fallait escalader à son tour. Et toujours, au sommet de ces terrasses, nous rencontrions des crevasses, ce qui donne à penser que l'épaisseur du glacier n'est pas considérable.

Enfin la dernière crête fut franchie, et nous arrivâmes au plateau ; mais, au lieu du névé durci qu'avait rencontré les voyageurs de la *Discovery,* dans leur expédition au delà des montagnes à l'ouest du détroit Mc Murdo, c'est de la neige molle et des rudes *sastrugi* que nous trouvâmes. Tous les *sastrugi* étaient dirigés vers le sud ; le vent soufflait fortement et presque continuellement, du sud ou du sud-est avec des sautes occasionnelles au sud-ouest. Parfois, c'était sur des *sastrugi* que nous avancions, et d'autres fois sur de la neige molle, sous laquelle nous sentions des *sastrugi* durs qui en formaient le substratum. J'en ai conclu qu'en hiver le vent doit souffler du sud sur le plateau avec une violence terrible et que c'est alors que se forment les *sastrugi.* Plus au sud encore, il nous arriva de crever une croûte solide courant sous la couche de neige molle, et de nous enfoncer de

20 centimètres. Ce terrain se prolongea jusqu'au point où nous plantâmes le drapeau. Après le long blizzard, qui souffla de la nuit du 6 janvier au matin du 9, nous eûmes une meilleure surface pour notre dernière étape vers le sud, le vent ayant chassé la neige molle et durci les couches supérieures.

Nous trouvâmes le terrain généralement meilleur à notre retour. Comme nous suivions nos traces de l'aller, il m'arriva souvent de constater que ces traces nous conduisaient au bord d'une crevasse qui avait été précédemment recouverte et au-dessus de laquelle, sans le savoir, nous avions passés dans notre marche en avant. Quand nous fûmes arrivés à la tête du glacier, nous essayâmes de couper au plus court pour atteindre le point où se trouvait notre dépôt du glacier supérieur, mais nous nous heurtâmes bientôt à un tel dédale de crevasses et de crêtes de pression, qu'il nous fallut vite incliner à l'ouest pour en sortir. Les dangers que nous connaissions valaient mieux, en effet, que ceux que nous ignorions. Dans notre marche vers le bas du glacier, nous trouvâmes que la neige avait disparu sous l'action du vent et du soleil, et il nous fallut avancer sur une nappe glissante de glace bleue, parsemée d'innombrables fentes et d'arêtes vives, d'où maintes chutes pénibles. A environ 65 kilomètres du pied du glacier, une couche épaisse de neige molle ralentit énormément notre marche. Il était évidemment tombé beaucoup de neige dans cette région, tandis que nous avancions vers le sud, et nous fûmes des jours entiers, alors que nous n'avions pour ainsi dire plus de vivres, à voir en face de nous les rochers au pied desquels se trouvait notre dépôt. Nous n'atteignîmes ces rochers qu'après de durs efforts et avec une lenteur désespérante, et, comme nous l'avons déjà dit, nous restâmes trente heures sans manger avant d'y arriver. La surface de la Barrière était également très molle près du confluent du glacier ; elle devint meilleure au delà du dépôt Gris ; et elle continua à être assez bonne jusqu'à notre arrivée aux quartiers d'hiver.

En songeant aux péripéties de ce voyage, il ne me semble pas, tout compte fait, que j'aie à suggérer beaucoup d'améliorations dans l'équipement pour une expédition future. La surface de la Barrière varie considérablement et l'on ne peut préjuger ce qu'elle sera demain. Le voyageur doit se préparer à rencontrer tantôt une piste très dure, tantôt une piste très molle, parfois même les deux dans le

cours d’une seule journée. Le traîneau de 3 m. 30 répond parfaitement aux exigences de la situation et nous n’avons rien trouvé à reprendre à notre façon d’amarrer les paquets et de remorquer les traîneaux. Des crampons nous auraient été utiles sur le glacier ; ce qui vaudrait mieux encore, ce seraient de gros souliers de montagne à semelle garnie de clous, car très souvent la surface ne laisse que peu de prise aux crampons. La température est trop froide pour permettre à l’explorateur de porter des brodequins de cuir ordinaire ; il faudrait qu’on créât une chaussure à la fois solide, chaude et munie d’une véritable armature de clous. Un bambou assujetti à l’avant du traîneau, constitue un mât très suffisant pour recevoir une voile. Pour l’habillement, je ne vois aucun changement à proposer, car nos légers vêtements de dessous en laine recouverts de mince étoffe imperméable nous donnèrent entière satisfaction sous tous les rapports. Nous n’aurions certainement pu avancer aussi vite, si nous avions porté l’habillement en drap *pilote* d’usage courant dans les expéditions polaires.

De notre expérience, il résulte que, pour espérer atteindre le Pôle, il faut emporter plus de vivres que nous n’en avions ; mais comment résoudre la question du transport ? C’est la matière d’une appréciation personnelle. Je n’emporterais certainement plus de fromage ; c’est, sans aucun doute, un bon aliment, mais nous ne le trouvâmes pas aussi agréable au goût que le chocolat qui est, en fait, aussi nourrissant. Tous nos autres vivres nous donnèrent entière satisfaction.

Chacun des membres du groupe du Sud avait sa besogne spéciale à faire. Adams était chargé des observations météorologiques et hypsométriques. Il prenait des notes dans la journée et rédigeait ses observations la nuit, dans le sac de couchage. Marshall était notre topographe : il déterminait notre position à midi ainsi que les variations de la boussole. Je faisais contrôler les observations de latitude par chaque membre du groupe de façon à obtenir une moyenne. La tâche de Marshall était de beaucoup la plus désagréable, car il lui fallait rester dehors, sous le vent mordant, à manipuler les vis du théodolite, à la fin d’une journée de marche fatigante ou même, souvent, à l’heure du déjeuner. La carte du voyage a été dressée par Marshall qui prit aussi la plupart des photographies. Wild était préposé à la réparation des traîneaux et de

l'équipement ; il m'aidait en outre dans les observations géologiques et dans la recherche des échantillons. C'est lui qui découvrit du charbon près du dépôt du Glacier supérieur. Pour moi, je m'occupais de relever les directions et les distances, complétais les observations et établissais le programme de marche pour chaque journée. Nous tenions tous un journal. Pour mon compte, j'en avais deux ; l'un contenant mes observations, l'autre le récit journalier de notre marche vers le Pôle.



CHAPITRE XXVI

L’ETE AUX QUARTIERS D’HIVER

NOS CHIENS, ÉCHAPPÉS, MASSACRENT NOS PINGOUINS. – EXCURSION À L’ILE DE LA TENTE ET LE LONG DES PENTES DE L’EREBUS. – COMMENT PRIESTLEY, JOYCE, MURRAY, MARSTON ET DAY SE PARTAGEAIENT LA BESOGNE. – VERS LES MONTAGNES DE L’OUEST. – PRIESTLEY ET SES COMPAGNONS EN DÉRIVE DANS LE BLIZZARD. – EXCURSIONS ET ÉTUDES. – LE RETOUR AUX QUARTIERS D’HIVER.

Nous étions à environ 50 kilomètres de la pointe de la Hutte, quand je décidai de renvoyer le groupe d’appui. Les hommes qui le composaient nous regardèrent nous éloigner à travers l’immense plaine blanche, puis ils reprirent leur attirail et se mirent en route vers le nord. Joyce, à qui j’avais donné la direction de ce groupe, décida d’atteindre la pointe de la Hutte en une seule étape. Ils avaient à traverser un grand espace de glace crevassée, mais après, ils camperaient à l’abri. Ils partirent à 7 heures du matin, et marchèrent jusqu’à midi. L’après-midi, ils continuèrent de 2 heures à 5 heures, et, enfin, une dernière marche, de 7 heures du soir à 1 h. 30 du matin, les amena à la vieille maison de la *Discovery*. La journée se passa sans incident ; toutefois Brocklehurst, qui avait mis des brodequins, alors que ses compagnons avaient chaussé des mocassins, fut de nouveau mordu par la gelée. Le groupe avait fait 51 Km 5 en quatorze heures et demie, ce qui est remarquable, étant donnée la nature spéciale de la surface parcourue, molle et crevassée.

La petite troupe quitta la pointe de la Hutte le 12 novembre au matin ; le remorquage fut pénible jusqu’à la Langue du Glacier. Ils songèrent d’abord à camper sur le côté méridional de ce glacier, mais ils n’en firent rien, fort heureusement, car ils rencontrèrent, de l’autre côté, Day, Murray et Roberts arrivés avec l’automobile et des vivres. J’avais, en effet, laissé des ordres pour qu’on apportât au dépôt qui se trouvait là environ 800 kilos de provisions et de matériel pour les groupes en traîneau, au cas où la débâcle leur aurait coupé la route vers le cap Royds. Après avoir fait un bon repas

de biscuits, de confitures, de ragoût, de langue et de laitance de morue, les deux groupes se réunirent pour transporter les provisions au dépôt. Puis ils repartirent tous ensemble sur l'auto et sur les traîneaux légers, celui-là remorquant ceux-ci ; et ils abandonnèrent momentanément le plus lourd des traîneaux, celui dont s'était servi le groupe d'appui. Ils arrivèrent ainsi au quartier d'hiver dans les premières heures de la matinée et, après un nouveau bon repas, prirent un repos bien gagné.

Après le retour du groupe d'appui, les occupations reprirent leur cours habituel à la maison. On s'aperçut avec mécontentement que, pendant l'absence des hôtes – Murray, Day et Roberts, ayant aussi entrepris une petite expédition, des chiens avaient réussi à s'échapper et avaient tué trente ou quarante pingouins. C'était l'époque de la ponte, et nos camarades trouvèrent que les œufs étaient très bons à manger. L'œuf de pingouin a, à peu près, la grosseur d'un œuf de canard ; le blanc en est transparent, gélatineux, et le jaune petit. Il faut environ huit minutes pour cuire cet œuf à la coque, dix pour l'avoir dur. La coquille est intérieurement d'un beau vert foncé, et extérieurement, crayeuse et blanche, mais généralement fort tachée de guano. Murray partagea la *rookery* en deux parties : dans l'une il réunit les femelles pondeuses, et dans l'autre, il groupa les jeunes pingouins dont il étudiait le développement.

Les études scientifiques ne furent pas négligées aux quartiers d'hiver. Nos camarades se livrèrent à une série de petites expéditions sur des points intéressants du voisinage. Le 14 novembre, Priestley note dans son carnet : « Aujourd'hui, nous nous sommes transportés en automobile à l'île de la Tente, en passant par l'île Inaccessible. Notre principal objet était de permettre à Joyce de tuer et de dépouiller quelques jeunes phoques, mais on s'est occupé aussi de géologie. Day, Joyce et Murray m'accompagnaient. Une fois arrivés en face de l'île Inaccessible, nous partîmes à pied, à trois, pour en examiner les pentes occidentales. Nous n'eûmes pas le temps d'en faire l'escalade. L'île consiste entièrement, de ce côté, en une coulée de basalte porphyrique avec de petits cristaux de feldspath, surtout visibles dans les échantillons dégradés. La nappe de basalte semblait plonger vers le sud. Day, avec l'auto, essaya de nous rejoindre, mais s'engagea sur un mauvais terrain et enfonça jusqu'aux essieux dans la neige ; il fut obligé de reculer. Nous gagnâmes l'île de la Tente, et,

après que Joyce eut capturé un jeune phoque et commencé ses opérations, nous grimpâmes, Murray, Day et moi, vers un point escarpé d'où nous jetâmes un regard circulaire sur les rochers environnants, recouverts d'une épaisse nappe de kénite. Ailleurs, nous prîmes une photographie d'un splendide bloc de kénite, désagrégé, tout creusé d'arabesques et parsemé de feldspaths, comme une porte de vieille église est ornée de clous. Nous redescendîmes par l'autre côté de l'île. »

Le 16 novembre, Priestley fit une intéressante excursion le long des pentes de l'Erebus. Au-delà des moraines inférieures, et séparés de celles-ci par un champ de neige de grande dimension, il trouva une série de crêtes et de cônes de kénite recouverts de très petits débris. Les crêtes se poursuivaient, sur une certaine longueur, jusqu'au bord du glacier principal, où elles se terminaient en formant plusieurs *nunataks* bien marqués. « J'examinai celui qui était le plus rapproché du grand cône parasite ; il avait 24 mètres de haut, et était formé de kénite massive d'une couleur foncée et d'un grain serré, dont les blocs cubiques, très considérables, étaient traversés par une série très complète de joints remarquables. Ce *nunatak* me fournit neuf sortes de lichens, y compris quatre ou cinq espèces nouvelles, et un échantillon de mousse. L'un des lichens l'emportait tellement sur les autres en taille et en ramifications qu'on pouvait vraiment le ranger parmi les lichens de forêt ; « il faut, selon Murray, le rapprocher du lichen des rennes. »

Joyce, pendant ce temps, recueillait des collections zoologiques, et put, grâce à l'automobile, étendre ses recherches. Il se faisait généralement conduire par Day à 25 ou 26 kilomètres sur la glace de mer, en un endroit convenable, le plus souvent sur les Rochers de la Cathédrale ou au nord de la Langue du Glacier, et tuait des phoques et des pingouins. Pour attraper les jeunes phoques, dont il nous fallait plusieurs spécimens, il était obligé d'éloigner les mères, ce qui n'était pas commode. Joyce tua cinq jeunes phoques de Weddell, et quatre autres spécimens adultes. Avec l'aide de Day, il tua et dépouilla encore vingt pingouins Empereur, douze pingouins d'Adélie et douze mouettes Skua ; en outre, tout le monde fit la chasse aux œufs.

Quant à Murray, il s'occupait plus spécialement de biologie, ce qui était son domaine propre, et Marston dessinait et peignait. Mais

celui-ci constata qu'il ne pouvait faire d'aquarelle en plein air, ses couleurs gelant de suite ; quant aux couleurs à l'huile, il put s'en servir pendant l'été ; au printemps, elles étaient gelées au bout d'une heure. En revanche, les pastels ne refusèrent jamais le service.

Marston trouva, comme d'autres artistes avant lui, que la nature antarctique offre des tons d'une crudité extraordinaire. Des bleus et des verts éclatants y contrastent violemment avec des rouges enflammés et l'impressionnisme le plus osé exprimerait à peine un coucher de soleil derrière les hautes cimes de glace.

Certains jours, le ciel était d'un rouge ardent, puis d'un vert pâle, ensuite d'un bleu profond, tandis que, sous la lumière lunaire, les nappes de neige et les rochers devenaient violets, verts et blancs. C'étaient surtout les *jours gris* qui faisaient les délices de Marston, alors qu'il n'y avait pas de lumière solaire directe et que, de tous côtés, la neige revêtait d'admirables teintes grisâtres.

Joyce s'occupa aussi de l'achèvement des volumes de l'*Aurora Australis*. Avec la pratique, il était devenu plus habile à manier les caractères et il put avancer beaucoup sa besogne ; il fut aidé par Day pour la préparation des planches de caisses Venesta, qui devaient servir à la reliure des volumes. Marston continua ses lithographies pour les illustrations.

J'avais laissé des instructions pour une reconnaissance géologique des pentes septentrionales du Mont Erebus, afin que l'on examinât, si possible, quelques cônes parasites ainsi que le plus ancien cratère principal de la montagne. On ne put, d'abord, mettre le plan à exécution en raison du mauvais temps menaçant. Une quinzaine de jours après le retour du groupe d'appui, le blizzard attendu n'avait pas encore paru. Comme Priestley, le géologue, devait aller explorer les montagnes de l'Ouest, il ne fut plus possible de remettre l'excursion. En dépit des appréhensions que leur causait ce long retard du blizzard, les explorateurs désignés se mirent en route le 23 novembre.

Le groupe comprenait Priestley, Marston, Joyce, Murray et Brocklehurst. Ils emportèrent 32 kilos de vivres, soit les approvisionnements d'une semaine à la ration ordinaire de 900 grammes par jour et par homme ; mais ils ne prirent qu'une tente pour trois hommes, dans la pensée qu'un ou deux d'entre eux pourraient dormir au dehors dans les sacs.

Dans l’après-midi, un fort vent du sud se mit à souffler et ils durent marcher sous une faible chute de neige. Ils campèrent, cette nuit-là, auprès d’un *nunatak* escarpé, à environ 8 kilomètres de la maison et à près de 600 mètres au-dessus du niveau de la mer. Ils durent dresser la tente sur la glace bleue unie du glacier, recouverte d’une mince couche de neige. Après le dîner, Priestley, Murray et Joyce grimpèrent sur les *nunataks* et y recueillirent plusieurs lichens nouveaux qui furent malheureusement perdus dans le blizzard. Priestley trouva encore une quantité de cristaux de feldspath absolument parfaits qui s’étaient détachés de la kénite désagrégée ; il ramassa deux poignées des plus beaux. Les voyageurs se retirèrent dans leurs sacs de couchage à 8 heures ; avant minuit, ils étaient assaillis par un blizzard, accompagné d’une chute de neige épaisse, particulièrement violente. Priestley s’était offert à coucher dehors, cette nuit-là, et avait emporté son sac de couchage à quelque distance dans une anfractuosité. Quand ses compagnons entendirent les rugissements du blizzard, ils regardèrent hors de la tente et furent rassurés en voyant que leur camarade s’était rapproché alors qu’il en était temps, et était étendu tout auprès.

« A l’intérieur de la tente, dans nos sacs de couchage, durant les trois jours suivants, nous avions assez chaud, écrit Murray. Dans l’impossibilité de cuire aucun aliment, nous mangeâmes des biscuits secs et du pemmican. Nous recueillîmes un peu de neige et la serrâmes dans nos mains pour la transformer en bâtons de glace que nous suçâmes en guise de boisson. Nous étions inquiets au sujet de Priestley, et, de temps à autre, nous le hélions à travers la porte ; toujours il nous répondait que tout allait bien. Joyce avait réussi à lui passer quelques vivres au commencement de la tempête, en sorte qu’il n’y avait pas à craindre qu’il mourût de faim, mais, comme nous l’apprîmes par la suite, il n’avait rien à boire et par suite ne put manger. Le mercredi, Marston revêtit ses *burberrys* et se glissa jusqu’auprès de Priestley, dont la réponse fut encore : « Ça va bien », quoiqu’il n’eût pas mangé depuis vingt-quatre heures. Marston lui donna quelques biscuits et du chocolat. Le jeudi matin, il répondit encore à nos appels, mais il s’éloignait de plus en plus de la tente, car, à chaque mouvement qu’il faisait, il glissait un peu sur la surface unie du glacier. A midi, notre appel resta sans réponse ; songeant au précipice qui se trouvait au pied du glacier, nous faisions les pires suppositions. Joyce et moi nous nous habillâmes et partîmes à sa

recherche. La neige tombait si dru qu'on ne pouvait absolument rien voir ; quand on levait la tête, on avait tout le visage et les yeux couverts d'une couche de glace. Nous allions à quatre pattes, cherchant de notre mieux ; notre seul guide était le vent : avec lui, nous allions au-devant de Priestley ; contre lui, nous devions retrouver la tente.

« Enfin Joyce découvrit notre camarade. »

Voici, maintenant, d'après son carnet de notes, les impressions de Priestley pendant cette période critique. « Je m'étais offert à dormir dans mon sac en dehors de la tente ; au moment où je m'apprêtais à me coucher, la neige se remit à tomber en abondance. Après avoir posé quelques blocs de kénite sur mes vêtements pour que le vent ne les emportât point, je m'enfouis dans mon sac et m'endormis. Quelques heures plus tard, je me réveillai pour constater que le vent avait pris les proportions d'un blizzard et que la neige volait au-dessus de ma tête en nuages compacts. Je me rendis compte que mes compagnons auraient du mal à parvenir jusqu'à moi le lendemain ; je sortis du sac et m'habillai ; puis, avec difficulté, j'amenai le sac en bas de la pente raide du *nunatak* jusqu'auprès du traîneau ; là, après m'être enroulé dans une toile, je m'étendis sur le sol en travers du vent. Au bout de deux heures, j'étais recouvert de neige au point que je dus dégager ma tête et mes épaules pour ne pas être enseveli tout à fait. Je dressai ensuite le sac contre le vent, et ce fut dans cette position que je restai les soixante-douze heures suivantes. A chaque saute de vent, j'étais poussé d'un mètre ou deux vers le bas du glacier ; je finis ainsi par me trouver éloigné de 20 à 30 mètres de la tente ; comme la violence du vent augmentait, je craignais d'être balayé soit vers des rochers qui se trouvaient à 400 mètres au-dessus, soit tout droit en bas du glacier avec, en perspective, une chute de plus de 30 mètres dans la baie du Fer-à-Cheval.

« A trois reprises, mes compagnons réussirent à me passer des biscuits et du pemmican cru, et Marston put sortir mon chocolat du sac à provisions, et me l'apporter. C'est le manque d'eau qui me fit le plus souffrir. J'avais pris un peu de thé au début de cette aventure, mais, à partir de ce moment-là, je restai près de quatre-vingts heures, n'ayant que quelques morceaux de glace à sucer. La seconde

fois que Joyce vint me trouver, – c'était, je crois, au commencement du troisième jour – il m'apprit que ses compagnons et lui s'attendaient à voir d'un instant à l'autre la tente céder sous les efforts du vent et de la neige. Quand Joyce me quitta, la neige tombait si fort qu'il ne pouvait rien distinguer et qu'il dut se diriger d'après les cris de ses camarades répondant à ses appels. Quand il atteignit la tente, il avait un masque de glace sur le visage et en outre les deux pieds à moitié gelés. Ses compagnons l'aidèrent à entrer, et, par des frictions, lui réchauffèrent les pieds. Mais dès lors personne ne put venir jusqu'à moi. Joyce m'avait apporté du biscuit et du pemmican cru.

« Le traîneau, avec des provisions de toutes sortes, se trouvait à moins de 4 mètres de la tente : personne cependant ne put parvenir jusqu'à lui, tant la pente du glacier était devenue glissante et le vent formidable. Faire un pas, c'était risquer d'être entraîné au bas du glacier, vers une mort certaine.

« Une légère accalmie, vers la fin de la troisième journée, me donna l'espoir de pouvoir remonter jusqu'à la tente, et je me préparai à bouger en endossant mon costume de plein air, opération peu aisée à faire à l'intérieur d'un sac de couchage ; puis, en me roulant sur un côté, j'essayai de sortir de ce dernier. Je m'aperçus qu'il y avait moins de vent et moins de neige, et que, pour la première fois, il m'était possible de voir où j'étais par rapport aux objets environnants. Je ne pouvais sortir du sac sans être entraîné par le vent sur la pente de glace glissante ; en même temps, il me serait impossible de ramper le long de la déclivité en traînant après moi le sac. D'autre part, si je perdais le sac, je pouvais aussi bien me laisser glisser moi-même tout à fait. »

Deux heures après, Marston s'aventura hors de la tente, pendant une de ces accalmies qui se produisent parfois au cours d'un blizzard antarctique. Tout autour du camp, la neige tourbillonnait, chassée par un vent impétueux ; il put cependant arriver jusqu'à Priestley avant que le blizzard ne recommençât à souffler. Ils parvinrent à remonter le glacier avec le sac qu'ils ramenèrent en s'agenouillant dessus et en avançant par saccades et réussirent finalement à gagner la tente. « Pour tenir quatre dans une tente, il faut déjà se serrer beaucoup, rapporte Priestley ; mais à cinq, il faut littéralement se mettre les uns sur les autres ; et c'est ce que nous fîmes. Cependant la

première chose à faire après une pareille mésaventure, c'est d'examiner ses pieds pour s'assurer qu'ils ne sont pas gelés. Cet examen nous révéla, comme nous le pensions du reste, que Marston et moi avions les deux pieds mordus. Un bon massage rétablit la circulation. Après quoi, je me glissai dans le sac de Marston, tandis qu'il préparait le thé… Une fois le thé avalé, j'entrai dans mon propre sac et m'étendis par-dessus Marston et Murray. A force d'acrobaties, nous arrivâmes à nous installer à peu près, mais, de la nuit, il nous fut impossible de fermer l'œil.

« Vers 4 h. 30 du matin, le vent ayant molli pour la première fois, nous faisons cuire un peu de pemmican sous la tente et réalisons enfin un vrai déjeuner. Nous ne faisons malheureusement pas honneur au fricot, non plus qu'au cacao ; le froid et la longue période de jeûne que nous venons de subir nous coupent l'appétit ; de plus les aliments ayant été arrosés de pétrole n'ont pas un goût précisément agréable. Nous avons donc l'estomac à peu près vide, lorsque nous nous préparons à regagner les quartiers d'hiver. Nous sommes, en effet, obligés de renoncer à l'ascension. Après avoir enfilé mes mocassins, je sors aider mes compagnons aux préparatifs du départ ; moins de cinq minutes après, bien que la température fût -5°, j'ai les extrémités des pieds gelées ; pendant plus d'une demi-heure, des soins énergiques me sont prodigués. Le remède favori de Marston consiste en vigoureuses frictions avec de la neige. Il est très pénible, la neige de l'Antarctique étant formée de petits cristaux acérés, très durs et très cassants. Quel ennui que ce retard, car les apparences du ciel semblent annoncer une reprise prochaine du blizzard et du chasse-neige ! Toutefois, nous parvenons à nous remettre en route, avant que les tourbillons ne s'élèvent de nouveau. D'autre part, le vent nous est plutôt favorable. Nous abandonnons toutes nos provisions et d'un commun accord, donnons au *nunatak* le nom de *Nunatak de la Misère*. Nous éprouvons autant de joie à en partir qu'on peut avoir une âme à quitter le purgatoire. Nous laissons également ici une caisse de biscuits, ainsi qu'un bidon d'huile en prévision d'une tentative ultérieure d'ascension.

« Quelle différence entre la surface actuelle du glacier, entièrement balayée par le vent et celle rencontrée à l'aller. Au lieu d'une couche de neige molle, profonde de 15 centimètres et accidentée de monticules où nous enfoncions jusqu'au genou, nous

rencontrons de vastes nappes de glace vive ou de névé, ou encore des amoncellements de neige si dure que nos pas n'y laissent aucune empreinte, non plus que les patins des traîneaux. Ces amoncellements sont, du côté du sud-est, profondément fouillés et atteignent souvent une hauteur de 30 à 45 centimètres. Avec un pareil vent, il n'est pas facile de gouverner le traîneau, bien que deux hommes le guident par derrière, tandis que deux autres le remorquent. Nous grimpons sur une distance d'environ 1 Km 5, au nord de la baie du Fer-à-Cheval, dans une région qui nous est totalement inconnue et à travers une série de moraines qui n'ont pas encore été explorées. Je ne puis malheureusement aider au halage du traîneau, étant juste capable de me porter moi-même. Grande est notre satisfaction, lorsque nous atteignons le lac Bleu. Laissant le traîneau sur les bords de cette nappe, nous arrivons bientôt à la station, après une absence de cinq jours. »

Le jour même du retour de cette escouade, le 27 novembre, l'Erebus fut en éruption. Du cratère, s'échappaient d'énormes colonnes divergentes de fumerolles ; par derrière, on distinguait de curieux cirrus très légers.

Durant le blizzard, la température n'était jamais descendue au-dessous de -11°et était restée à -6°, 6 presque tout le temps. Les morsures du froid, dont souffrirent les explorateurs, ont donc, semble-t-il, eu pour principale cause, un ralentissement de la circulation déterminée par leur position incommode et par le manque d'aliments chauds.

Quelque pénible qu'eût été cette aventure, elle n'eut aucune suite grave ; un jour ou deux de repos aux quartiers d'hiver suffirent à en effacer les traces, et sans retard on travailla à préparer l'expédition de l'Ouest.

Les instructions que j'avais laissées portaient que le 1er décembre, Armytage, Priestley et Brocklehurst devraient se rendre à la pointe du Beurre, avec 270 kilos de vivres, afin d'y installer un dépôt destiné à l'escouade du Nord, pour le cas probable où celle-ci passerait par ce point à son retour du Pôle magnétique. Ce détachement devait ensuite se diriger vers le *nunatak* du Dépôt sur le glacier Ferrar, afin que Priestley pût étudier, au point de vue paléontologique, les grès des montagnes de l'Ouest. Son retour à la pointe du Beurre était fixé au début de janvier, pour qu'il pût opérer sa jonction avec le professeur David, Mawson et Mackay.

Après cette rencontre, Mawson, Priestley et Brocklehurst avaient mission d’étudier la géologie de la Vallée Sèche et de la région avoisinante, pendant que l’escouade du Nord regagnerait les quartiers d’hiver. David et ses compagnons n’étant pas revenus à la pointe du Beurre, les mesures que j’avais prises se trouvèrent dérangées ; quoi qu’il en soit, Armytage, Priestley et Brocklehurst firent de très bonne besogne.

Les montagnes, à l’ouest du *sound* Mc Murdo, avaient déjà été explorées par le lieutenant Armytage et le capitaine Scott, lors de l’expédition de la *Discovery ;* le premier était parvenu jusqu’à 2700 mètres d’altitude sur la calotte de glace qui recouvre ces montagnes, tandis que Scott s’était avancé jusqu’au 146° 33’ de longitude est. Au point de vue géologique, une étude de cette région n’en était pas moins très utile.

Le 1er décembre, Armytage, Priestley et Brocklehurst quittèrent les quartiers d’hiver, emportant environ 540 kilos de vivres et de matériel. A cette date, la banquise était très mauvaise. L’automobile les transporta durant les 26 premiers kilomètres, bien qu’à cette époque déjà avancée, en raison de la présence continuelle du soleil au-dessus de l’horizon, la glace fût sillonnée de crevasses et couverte de mares. Au retour, la voiture s’engagea dans une crevasse, qui s’ouvrait perpendiculairement à sa route, et il fallut tailler la glace pendant deux heures pour la dégager. Un détour de 8 kilomètres fut ensuite nécessaire pour éviter cette crevasse. Ce fut la dernière sortie de l’automobile qui fut ensuite définitivement remisée.

Après un pénible halage, l’escouade de l’Ouest arrivait le 4 décembre devant le glacier Ferrar ; sur les *moraines échouées,* Priestley découvrit de la mousse et une nouvelle espèce de fungus, ainsi que de la kénite.

Le journal de Priestley renferme le passage suivant : « Actuellement, l’eau accomplit un important travail de dénudation et de transport sur le versant de ces moraines tourné vers la mer. Un épais dépôt alluvionnaire, ressemblant à une série de deltas en miniature, se rencontre le long de l’*icefoot,* jusqu’à ce que la rupture de la glace entraîne ces amas en mer. De ce côté, sur une distance de plus de 3 kilomètres, s’étend un dépôt formé de matériaux enlevés par le vent à ces premières formations. Les vents sont parfois assez forts pour emporter, avec la neige, une grande quantité de graviers.

Le 5 décembre, l'escouade parvint à la pointe du Beurre, à environ 56 kilomètres, à vol d'oiseau, des quartiers d'hiver. Elle y trouva un petit dépôt contenant des lettres laissées par David. Après avoir placé en cet endroit les approvisionnements qu'ils avaient apportés, Armytage, Priestley et Brocklehurst regagnèrent la station. Le 9 décembre, ils repartaient vers la pointe du Beurre, avec cinq semaines de provisions, pour aller explorer le glacier Ferrar.

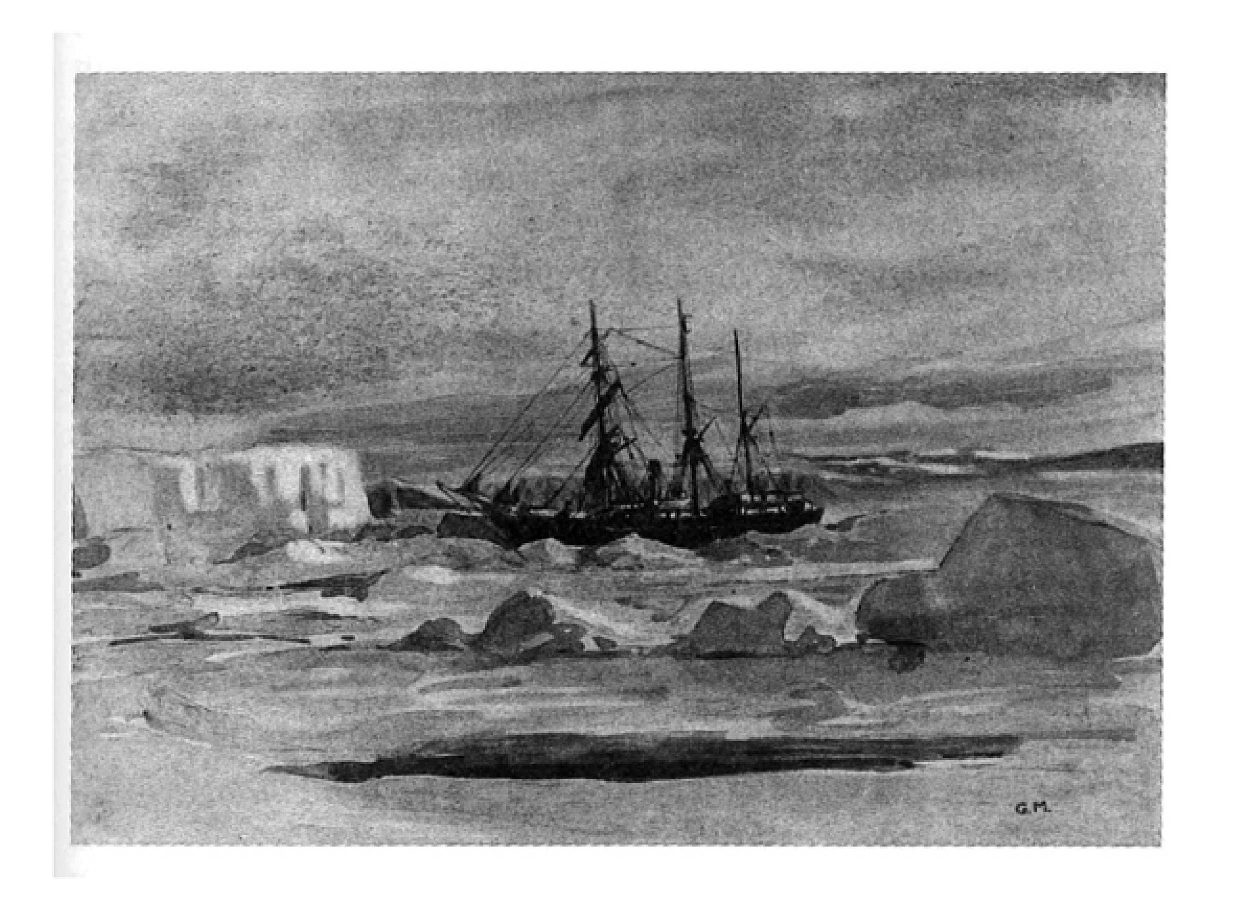
Cinq hommes seulement : Murray, Joyce, Day, Marston et Roberts restaient aux quartiers d'hiver. La chaleur de l'été antarctique avait alors atteint son apogée ; la neige fondait rapidement, et de tous côtés on entendait le murmure des eaux courantes. Derrière la maison, près de l'anémomètre de Mawson, était restée une grosse *congère*. Le 1er décembre, elle engendra plusieurs filets d'eau ; le lendemain, un de ces ruisselets s'écoula sous la maison et forma, dans la partie la plus basse, une mare profonde de 0 m. 30. Or, sous le baraquement, on avait logé une foule d'objets. Pour les sauver du naufrage, il fallut se glisser entre le soubassement et travailler accroupi pendant plusieurs heures.

Les jours suivants, les habitants de la maison eurent un exemple frappant des contrastes que présente le climat antarctique. Au soleil, la neige fondait et la température était littéralement étouffante ; en même temps, l'eau qui s'accumulait sous le baraquement gelait.

Loin de fondre ensuite, cette couche de glace augmenta et s'éleva presque jusqu'à la hauteur du plancher.

Après le départ de l'escouade de l'Ouest, qui eut lieu le 9 décembre, il ne se produisit aux quartiers d'hiver aucun incident digne de mention jusqu'à l'arrivée du *Nimrod*. Nos camarades demeurés au cap Royds s'occupèrent à récolter des œufs de Skuas, à préparer des peaux, à exécuter les observations scientifiques réglementaires et à observer la vie des pingouins d'Adélie. Day, tout particulièrement, prit de nombreuses photographies de ces oiseaux dans toutes les attitudes possibles.

On photographia également des animaux microscopiques et on obtint ainsi de nombreuses représentations d'après nature de ces infiniment petits.


G.M.

CHAPITRE XXVII

RETOUR DU *NIMROD*

SOUS L'HABILE COMMANDEMENT DU CAPITAINE EVANS, LE *NIMROD* PARVIENT JUSQU'AU CAP ROYDS. – AVENTURES DE MACKINTOSH ET D'UN MATELOT DANS LES MONTAGNES DE L'ÎLE ROSS. – UN COURRIER BIEN ATTENDU ET BIEN COMPROMIS. – EN EAU LIBRE, À HAUTEUR DE LA BARRIÈRE DE NORDENSKJÔLD.

Parti des quartiers d'hiver, le 22 février, le *Nimrod* rallia sans incidents la Nouvelle-Zélande ; douze jours plus tard, il arrivait à Lyttelton, après une traversée favorisée par de bons vents et sans avoir été jamais gêné par la glace. Notre navire hiverna dans ce port où il fut entièrement remis à neuf, de manière à être en état d'affronter un nouveau combat contre la banquise.

A la fin de l'année, d'abondants approvisionnements furent embarqués ; il pouvait arriver qu'une partie de l'Expédition dût passer un second hiver au cap Royds, si l'une des escouades d'exploration n'était pas de retour à temps ; d'autre part, il fallait également prévoir le cas où le *Nimrod* serait bloqué et forcé lui-même d'hiverner. On prit donc des vivres en quantité suffisante pour faire face à ces diverses éventualités, ainsi que la plus grande quantité de charbon possible. En raison de son état de santé, le capitaine England ayant dû débarquer, le navire fut confié, par mon représentant, au capitaine R F. Evans, le commandant du *Koonya* qui nous avait remorqués jusqu'au Cercle antarctique.

Le 1er décembre 1908, le *Nimrod* appareilla de nouveau à destination de l'Antarctique. Sa traversée fut favorisée par le beau temps. Le 3 au soir, la brise étant favorable, on releva l'hélice et le navire poursuivit sa route sous voile jusqu'au 20, par 66° 30' latitude sud et 178° 28' longitude ouest. Dans ces parages l'*iceblink* apparut ; on amena alors la toile et on mit sous pression.

Après avoir traversé pendant plusieurs heures des glaces disséminées, le *Nimrod* arriva devant le *pack* et s'y engagea à la

faveur de canaux ouverts dans son épaisseur. De nombreux phoques en train de se chauffer au soleil sur la glace regardaient étonnés passer le navire. Le lendemain, le *pack* était si serré et la marche du navire si lente que l'équipage eut le temps de tuer et de dépouiller plusieurs crabiers. Le soir, le *Nimrod* se trouvait de nouveau en eau libre, et, le 22 à midi, il parvenait par 68° 20' de latitude sud et 175° 33' de longitude ouest ; devant lui s'étendait la mer de Ross libre. La largeur du *pack* à cette date et sous ce méridien ne dépassait pas 60 milles.

Le 26 décembre, le *Nimrod* atteignait le 70° 42' de latitude sud et 173° 4' de longitude ouest. Alors qu'en 1843, sous ce parallèle, Sir James Ross avait rencontré de la glace compacte hérissée de monticules, le *Nimrod,* lui, trouvait de vastes étendues d'eau libre avec seulement quelques glaçons en dérive. Un sondage ne donna pas de fond avec 2880 mètres de fil. La glace vue par Ross ne reposait donc pas sur terre. Le 27 à midi, le *Nimrod,* qui tenait une route sud-est, fut arrêté par d'épaisses masses de glace par 72° 8' de latitude sud et 173° 1' de longitude ouest. Un peu plus tard, dans la journée, il put de nouveau avancer ; le lendemain matin, à 4 heures, il était de nouveau en eau libre. Vers l'est l'*iceblink* apparaissait. Le capitaine Evans avait pris une route orientale afin d'arriver en vue de la Terre du Roi Edouard VII ; mais dans cette direction, le *pack* ne semblait pas présenter de solution de continuité. Aussi bien le 30, le navire fit route vers le cap Bird et le 1er janvier 1909, il arrivait en vue du mont Erebus. Les observations faites au cours de cette traversée confirment mon opinion que *le pack* qui s'étend dans l'est de la mer de Ross est impénétrable. Si la *Discovery* put atteindre la Terre du Roi Edouard VII, cela tient à un état de glaces exceptionnellement favorable.

Au large de l'île Beaufort, le *Nimrod* fut arrêté par la glace. Après avoir manœuvré pendant trois heures, le capitaine Evans amarra son navire à un *flœ*. Le lendemain, profitant du courant qui semblait porter constamment vers l'ouest entre le cap Bird et l'île Beaufort, et utilisant tous les canaux ouverts à travers les *champs,* cet habile marin parvint jusqu'à 28 milles du cap Royds. Dans cette marche se produisirent plusieurs violentes collisions qui mirent à l'épreuve la solidité du navire ; finalement, le *Nimrod* arriva à la lisière de la glace fixe. Pour le moment, tout nouveau progrès vers les quartiers d'hiver se trouvait donc arrêté.

Evans dépêcha alors Mackintosh avec trois hommes pour porter aux quartiers d'hiver le courrier et en même temps pour annoncer l'arrivée du navire. Cette marche ne semblait devoir présenter aucune difficulté. Le détachement, composé de Mackintosh, Mc Gillan, Riches et Paton, partit le 3 janvier, à 10 h. 15 du matin, avec un traîneau chargé d'une tente, de sacs de couchage, d'ustensiles de cuisine et des vivres nécessaires. La distance à couvrir était d'environ 25 milles. Dans l'après-midi, Mackintosh renvoya deux hommes et allégea le traîneau en laissant un dépôt de vivres de 22 kilos 5. A mesure que la petite troupe avançait, la piste devenait plus difficile avec de la mauvaise glace et de la neige molle. On campa à 7 h. 5 du soir pour repartir le lendemain à 1 h. 55 du matin. A partir de là, le terrain devenant meilleur, Mackintosh et son compagnon avancèrent rapidement, lorsqu'à 5 h. 30 du matin ils se trouvèrent arrêtés par une nappe libre, parsemée de glaçons en dérive. L'accès de la côte se trouvait donc fermé de ce côté. La petite troupe fit alors route dans l'ouest pendant deux heures, sans apercevoir la fin de ce bassin. En même temps, la glace située dans le sud semblait bouger ; en ce point, le courant avait une vitesse d'environ trois milles à l'heure. Mackintosh et Mc Gillan déjeunèrent à 7 h. 30, puis rebroussèrent chemin vers le navire, la présence d'eaux libres paraissant interdire l'approche du cap Royds.

A peine les deux marins avaient-ils commencé leur retraite qu'ils découvrirent en avant d'eux de nouvelles nappes d'eau. La retraite vers le navire se trouvait donc coupée. Le *champ,* sur lequel ils cheminaient était en train de se disloquer et ils courraient le danger d'être emportés à la dérive. En présence de cette situation, Mackintosh et son compagnon s'acheminent rapidement vers la côte est. En certains endroits, il leur faut enlever leur traîneau à la force du poignet pour le faire passer d'un glaçon à l'autre ; enfin, après une heure d'un labeur acharné, ils arrivent devant une langue de terre, mais là encore une nappe d'eau leur interdit l'accès de la côte. Ils se dirigent alors vers la pointe suivante, où la situation paraît meilleure. « Les glaçons sont de petites dimensions et carrés, écrit Mackintosh dans son journal. Tous les deux cents mètres, nous arrivons à l'extrémité d'une flaque de glace. Il faut alors franchir d'un bond un canal, puis tirer à nous le traîneau d'un vigoureux effort. Après une heure de cet exercice, nos mains sont en sang, et nous sommes couverts d'une croûte de glace jusqu'à la ceinture, à la suite des bains

que nous avons pris en sautant d'un glaçon à l'autre. Enfin, à 2 h. 30 de l'après-midi, nous arrivons près d'une sorte de pont formé par un bloc de glace de glacier. Le glaçon sur lequel nous nous trouvons dérive rapidement, il nous faut donc faire un effort désespéré pour franchir avec le traîneau un intervalle large de 1 m. 80. La chance nous favorise et quelques instants après nous sommes sur la glace fixe et en sécurité. Il était temps ; un quart d'heure plus tard, une nappe d'eau s'étendait à l'endroit même par où nous avions pris pied sur la côte. »

Mackintosh décida de camper. La traversée des rochers et des glaciers de la côte était une entreprise difficile, peut-être même impossible, à moins d'abandonner le sac de dépêches. De plus, Mc Gillan souffrait d'un commencement d'ophtalmie et tous deux étaient accablés de fatigue.

J'emprunte au journal de Mackintosh la suite du récit de leur aventure.

« Le lendemain matin, Mc Gillan souffre beaucoup. Il a les yeux fermés et le visage très enflé. Le seul soulagement que je puisse lui procurer, c'est de les lui baigner avec de l'eau fraîche. D'un monticule voisin, je n'aperçois pas le navire. Dans l'après-midi, je commence également à souffrir des yeux. Je souhaite ardemment de ne pas être pris comme mon compagnon, autrement notre position deviendra terriblement critique. Le 6 janvier, tous les deux nous sommes aveugles. Mc Gillan a la figure boursouflée et les yeux entièrement clos. Aussi bien, ne se doute-t-il pas que je suis également atteint. Pour ne pas le décourager, je m'abstiens de lui dire quoi que ce soit, mais mes douleurs sont si violentes qu'une exclamation m'échappe et lui révèle la vérité. En écartant à grand peine mes paupières, je réussis à voir un peu de temps à autre. Après six heures de souffrances atroces, je tombe dans un long sommeil réparateur. Lorsque je me réveille, Mc Gillan va également beaucoup mieux. Après l'inquiétude atroce qui nous a torturés hier, nous éprouvons un très vif soulagement. Vers minuit, nous y voyons assez clair pour gagner la *rockery,* où nous prenons des œufs de pingouins pour nous sustenter. »

Le 11 au matin, les deux hommes s'acheminent vers la station, emportant des vivres pour un jour. La première partie du trajet devait s'effectuer sur les collines basaltiques situées au pied du mont Bird ; pour éviter les vallées et les glaciers, Mackintosh et son

compagnon s'élevèrent jusqu'à environ 1000 mètres. Tout alla bien jusqu'à ce qu'ils arrivassent sur les glaciers ; alors les difficultés commencèrent. N'ayant pas de clous à leurs souliers, ils tombaient à chaque instant. « Nous avancions prudemment, rapporte Mackintosh, à environ 50 mètres l'un de l'autre. A un moment, en me retournant pour dire un mot à mon compagnon, je m'aperçois qu'il a disparu ; en même temps j'entends un faible appel provenant du fond du glacier. Immédiatement me précipitant du côté d'où part le cri, je vois Mc Gillan cramponné à une saillie, dans une crevasse, à plusieurs mètres de profondeur. Je lui lance les courroies qui me servent à attacher mon paquetage et, au prix de grands efforts, je réussis à le ramener sain et sauf à la surface. Mais notre fourneau *Primus* et nos vivres restent au fond de l'abîme. En essayant de les rattraper, je perds mes courroies et mon bâton, si bien que nous sommes maintenant presque entièrement dépourvus d'équipement. »

De tous côtés le passage est fermé par des crevasses. D'autre part impossible de grimper plus haut. La seule route ouverte est une pente très inclinée de plus de 900 mètres ; en bas il est impossible de distinguer ce qui existe. La situation est désespérée.

Aussi bien, Mackintosh et Mc Gillan décident de tenter cette descente vertigineuse. Avec leurs couteaux, ils essayent de freiner, mais la vitesse et les chocs les leur arrachent des mains. En enfonçant les pieds dans la neige, ils parviennent cependant à modérer leur allure ; finalement sans accident ils arrivent au bas de la pente. Ils étaient sauvés et deux heures plus tard ils étaient en vue du cap Royds. Sur ces entrefaites, la neige commence à tomber et le temps devient bouché. On n'y voit pas à deux mètres devant soi. Pendant deux heures, les deux hommes avancent à travers le simoun glacé, en trébuchant à chaque pas. Epuisés, ils s'arrêtent pendant quelques minutes ; leurs vêtements et leurs visages sont couverts de glace et la température devient très basse. A la faveur d'une éclaircie, Mackintosh croit apercevoir le cap. Aussitôt ils repartent ; toute la nuit ils errent ainsi à travers les montagnes, sans voir quoi que ce soit. Dans la matinée du 18, la neige cesse, mais la vue est toujours masquée par les tourbillons que soulève le blizzard. Les malheureux jouent à cache-cache avec le cap Royds. Après avoir ainsi erré toute la journée, Mackintosh et Mc Gillan furent miraculeusement sauvés par Day qui était sorti pour aller guetter le mouvement du navire. Les

infortunés étaient épuisés, ils ne marchaient plus qu'en titubant, tant était grande leur fatigue. De toute la nuit et de toute la journée ils ne s'étaient arrêtés ; avec un pareil froid, une halte eût été la mort certaine. Quelques minutes plus tard, les deux hommes arrivaient à la station où ils étaient bientôt réconfortés. Ils l'avaient échappé belle : suivant toute probabilité, jamais ils n'auraient atteint les quartiers d'hiver s'ils n'avaient rencontré Day.

Pendant cette tragique aventure, le *Nimrod* était parvenu au cap Royds. Apprenant que Mackintosh et Mc Gillan n'y avaient pas encore paru, le capitaine était parti à leur recherche vers le nord. Murray s'était embarqué sur le navire ; les événements tournèrent de telle façon qu'il ne put revenir que dix jours plus tard. Concernant ces incidents, j'emprunte le passage suivant au journal de Murray :

« Nous étions en train de prendre le thé, le 5 janvier, quand Marston, en ouvrant la porte, aperçoit, à moins d'un mille, le *Nimrod* amarré à la glace fixe. Nous nous précipitons immédiatement pour le rejoindre, afin d'avoir le plus tôt possible le courrier. Grande est notre inquiétude en apprenant que Mackintosh a quitté le bord depuis deux jours avec le sac de dépêches. Non seulement, nous n'avons pas notre poste, mais encore nous redoutons que nos amis n'aient péri en essayant de nous l'apporter. Sachant que Mackintosh et son compagnon se trouvent sur une nappe de glace que nous avons vue à la dérive, nous n'avons guère espoir de les revoir jamais. Le 7 janvier, le *Nimrod* part à leur recherche du côté du cap Bird. Quelques heures plus tard, il était bloqué dans le *pack* et rapidement entraîné par la dérive vers la côte de l'île Ross. Après avoir failli être jeté à la côte par une pression de la glace au fond de la baie du Fer-à-Cheval, le navire réussit en forçant la vapeur à s'éloigner de terre, mais sans autre résultat que de s'échouer au milieu de la banquise. Du 7 au 15, il demeure *pincé,* entraîné d'abord vers la côte ouest du *sound* Mc Murdo, puis vers le nord.

« Dans l'après-midi du 12 janvier une pression se produit. D'énormes glaçons, épais de 1 m. 80 à 2 m. 40, sont soulevés et entassés les uns sur les autres à la surface des *champs ;* de chaque côté de l'avant du navire, des monceaux de glace s'empilent, sans causer heureusement d'avarie. Le 15, dans la matinée, pas la moindre détente, toutefois, au début de l'après-midi, des canaux d'eau libre apparaissent dans l'est. La vapeur est immédiatement poussée, et, une heure plus tard, le navire sortait de son étroite prison ; pendant

la nuit il réussissait à atteindre la mer libre, à peu près à hauteur de la barrière de Nordenskjôld.

« Un *pack* disloqué est très trompeur. Pendant des heures, on croit toucher les eaux libres, et cependant, jamais on ne les atteint. Ce n'est que lorsque nous arrivons à quelques centaines de mètres de la lisière de la glace, que nous sommes certains que nous nous trouvons près du but. Pendant notre emprisonnement dans le *pack,* le sort de Mackintosh nous a vivement préoccupés. Nous considérons ce vaillant officier et son compagnon comme perdus. Aussitôt sortis de la banquise, nous faisons route vers l'île Beaufort ; traversant des glaces très clairsemées, nous approchons du point de la côte où nous pouvons avoir des chances de retrouver la petite troupe en perdition. A l'extrémité d'une pointe, près de falaises infranchissables, nous apercevons une petite tache verte. C'est un campement abandonné. Une tente est en lambeaux et à l'entour le matériel éparpillé sur le sol. Immédiatement, une embarcation est mise à la mer et Davis se rend à terre. Là, il trouve le sac de dépêches et une note de Mackintosh, vieille déjà d'une semaine, dans laquelle il annonce son aventureux projet de tenter la traversée des montagnes vers les quartiers d'hiver. Les glaciers qui séparent le mont Bird du mont Erebus sont tout disloqués ; aussi nous semble-t-il impossible que nos amis aient pu s'en tirer. Lorsque nous arrivons devant le cap Royds vers minuit, Mc Gillan vient au-devant de nous. Nous sommes donc de suite rassurés sur le sort de nos camarades. »

Entre temps, une escouade est partie pour aller déposer des approvisionnements au pied de la colline Minna, afin de faciliter la retraite de Shackleton. Après cela, l'équipage du *Nimrod* travaille à embarquer les collections recueillies par l'Expédition et à tout ranger à l'intérieur de la maison. Le départ pourra être effectué rapidement, une fois que tout le monde sera rentré. Ensuite ce furent de longues semaines d'attente et d'inquiétude sur le sort des escouades parties en exploration.



CHAPITRE XXVIII

ÉTABLISSEMENT D'UN DÉPÔT A LA COLLINE MINNA

UNE MISSION DÉLICATE. – BAINS DANS L'EAU GLACÉE. – RENCONTRE D'UN DÉPÔT DE FOURRAGES. – ON ÉTABLIT UN DÉPÔT DE SECOURS À 22 KILOMÈTRES ENVIRON AU LARGE DE LA COLLINE MINNA. – DES NICHES DE NEIGE. – LA BARRIÈRE SE DÉPLACE À RAISON DE 450 MÈTRES PAR AN. – UNE ÉTAPE DE 72 KILOMÈTRES. – UN PONT DE GLACE CÈDE ET S'ÉCROULE.

Avant mon départ, j'avais laissé des instructions pour qu'au début de 1909, une escouade allât établir, en face de la colline Minna, un dépôt de vivres destiné à faciliter la retraite du groupe du Sud. Cette mission était très importante ; seul, en effet, ce dépôt pouvait à notre retour nous permettre de franchir les 160 kilomètres qui séparent la colline Minna des quartiers d'hiver. Cette mission, je l'avais confiée à Joyce qui devait être accompagné de Mackintosh, Day et Marston.

La neige étant très molle, Joyce décida d'accomplir deux voyages, le premier pour charroyer les approvisionnements, le second pour nous procurer des friandises que le navire apporterait.

L'escouade partit le 15 janvier avec un traîneau chargé de 225 kilos et traîné par huit chiens. Rencontrant, au début, de la glace tendre, à moitié fondue sous l'influence du sel, ils n'avancent que difficilement. A de fréquentes reprises Joyce, Mackintosh et Marston crèvent cette nappe et prennent des bains glacés. Après ces immersions, leurs vêtements gelaient immédiatement. La première nuit on campe à la Langue du Glacier.

Le lendemain, le mauvais temps ne permet pas de continuer. Il souffle un fort vent de sud, accompagné de tourbillons de neige ; bientôt un effroyable blizzard se déchaîne.

Vers minuit, une accalmie se produit, et, le 18 au matin, la marche est reprise. La neige amoncelée par la tempête avait littéralement

enterré les chiens au bivouac ; seul leur nez émergeait et il fallut les dégager pour les harnacher.

L'escouade prit au dépôt de la Langue du Glacier un second traîneau chargé de 135 kilos d'approvisionnements. Les quatre hommes avaient donc à haler en tout 360 kilos, répartis sur deux véhicules. La seconde étape sur de la glace molle et à travers des monceaux de neige fut aussi pénible que la première. A minuit, seulement, on arriva à la pointe de la Hutte, où un traîneau fut laissé. Les chiens avaient bien tiré ; après la longue période d'oisiveté qu'ils avaient passée au cap Royds, ils semblaient heureux de travailler.

Le 19, au matin, l'escouade attaqua la Barrière. La piste était bonne, si bien que les chiens purent galoper. Les hommes ne pouvaient les suivre.

Le 23 janvier, tandis qu'on cheminait sur une épaisse nappe de neige recouvrant des *sastrugi,* on aperçut un dépôt de fourrages situé à environ 5 kilomètres dans l'ouest de leur route et qui avait été établi au printemps. Au delà, la piste devint très difficile, en raison de la présence de crevasses ouvertes perpendiculairement à la direction suivie par l'escouade, et qu'une couche de neige trompeuse masquait.

Six heures de marche dans le sud-ouest amenèrent la caravane sur un meilleur terrain et les crevasses devinrent plus petites. Un essai de route droit au sud, vers le point où devait être établi le dépôt, n'eut d'autre résultat que de conduire l'escouade dans une nouvelle zone de crevasses ; encore une fois il fallut obliquer vers l'est-sud-est. Le 25 janvier, à minuit, Joyce atteignait le point où il avait été convenu d'établir le dépôt, à environ 22 Km 5 au large de la colline Minna.

Dès le lendemain matin, les hommes se mettent à l'œuvre. Pour marquer l'emplacement du dépôt, ils dressent un monticule de neige de 3 mètres de haut, sur lequel ils plantent deux bambous de 3 m. 30 attachés ensemble et portant trois pavillons noirs. La hauteur totale du signal est de 6 m. 60 ; il est visible à 13 kilomètres à la ronde. J'avais fixé l'emplacement de ce dépôt d'accord avec Joyce, au cours de la première expédition faite au printemps pour établir le dépôt A, avant mon départ pour le sud. Il se trouvait à l'intersection de deux alignements, l'un passant par le pic pointu de la colline Minna et le sommet du mont Discovery, l'autre par le pic central de l'île Blanche et un piton de l'Erebus.

Le 27, l'escouade battit en retraite. A quelque distance de là, Day aperçut une perche émergeant de la neige, à une petite distance dans l'ouest. C'était un dépôt installé en 1902 pour le groupe du Sud de l'expédition de la *Discovery*. Un bambou, haut d'environ 2 m. 40, surmonté d'un pavillon en loques et d'une boîte de fer-blanc, se dressait au-dessus du glacier. Nos camarades creusèrent jusqu'à 1 m. 50, sans atteindre la cache.

Le vent soufflant du sud, une voile fut hissée sur le traîneau. La traction devint alors si facile, que trois hommes prirent place sur le véhicule. Malgré cette surcharge, l'attelage n'en garda pas moins une vitesse de 6 kilomètres à l'heure environ. Après cela, la caravane entra dans la zone disloquée produite par la rencontre de la Barrière avec les terres situées dans l'ouest, et, pendant près de 60 kilomètres, elle dut faire mille tours et détours pour éviter ces gouffres : Joyce prétend avoir compté cent vingt-sept crevasses de 0 m. 60 à 9 mètres de large. Les plus grandes étaient béantes et, par conséquent, faciles à éviter, tandis que les petites étaient généralement couvertes.

Le 30, un nouveau blizzard éclatait ; finalement, le 31 janvier, à 11 heures du soir, on arrivait à la pointe de la Hutte.

Là, nos camarades prirent un second chargement composé de friandises, telles que des pommes et du mouton frais, apportés par une escouade du *Nimrod,* et, le 2 février, ils repartaient pour le sud.

Joyce évita les crevasses, en faisant pendant deux jours un détour dans l'ouest. A mon avis, la zone disloquée s'étend de l'île Blanche vers le cap Crozier ; mais dans l'ouest, les fentes sont recouvertes d'une couche de neige plus épaisse. Arrivés près du dépôt, nos camarades furent assaillis par un blizzard très violent et eurent toutes les peines du monde à installer leur campement. Lorsque le vent tomba, les tentes étaient littéralement enterrées et leurs occupants éprouvèrent de grosses difficultés à en sortir. Les chiens étaient, eux aussi, complètement ensevelis, mais ils paraissaient très heureux sous ce tapis glacé. Une fois chiens et traîneaux extraits de la neige, on se remit en route et, le 8, à 2 heures du matin, on rejoignit le dépôt de la colline Minna.

« Nous nous attendions, écrit Joyce, à y trouver le groupe du Sud et comptions faire à nos camarades une agréable surprise en leur apportant les friandises dont nous étions chargés. Aussi grande fut notre inquiétude en n'y rencontrant personne. Les ordres que j'avais reçus portaient que nous devions battre en retraite le 10, si

l’escouade du Sud n’était pas de retour. Entre temps, le vent s’élève et bientôt un nouveau blizzard furieux se déchaîne jusqu’au 11. A chaque embellie, nous grimpons sur le monticule de neige pour inspecter l’horizon avec nos jumelles, espérant à chaque instant apercevoir Shackleton. Le 11, pour guider notre chef vers le dépôt, nous plantons plusieurs pavillons de 6 kilomètres en 6 kilomètres, dans la direction qu’ils doivent tenir. Nos camarades sont en retard de onze jours, ils doivent donc être à court de vivres. Après cela, nous décidons de partir en avant à leur recherche. A toutes les haltes, nous grimpons sur le traîneau et sondons l’horizon, prenant pour un homme ou une tente chaque tas de neige que nous distinguons. Le 13, nous découvrons les pistes laissées par la caravane de Shackleton à l’aller ; les empreintes des sabots des poneys et les traces des quatre traîneaux sont encore visibles. Nous les suivons pendant sept heures jusqu’à ce qu’elles disparaissent. Le lendemain, de grand matin, nous battons encore le terrain en avant, vers le sud, espérant toujours apercevoir nos camarades. Ce que l’on peut voir dans des circonstances semblables et surtout avec une lumière blanche, est inimaginable. Nous rebroussons chemin, pleins d’appréhensions sur le sort de l’escouade du Sud. »

Le 16, à midi, Joyce et ses compagnons de route sont de retour au dépôt. A mesure qu’ils s’en approchent, ils ont la conviction qu’ils vont nous y trouver. Arrivés près de la cache, ils constatent qu’elle est dans le même état que précédemment. Nos camarades, après s’être assurés que tout est en ordre, battent en retraite, l’esprit hanté de sombres pressentiments sur notre sort. Nous sommes en retard de dix-huit jours.

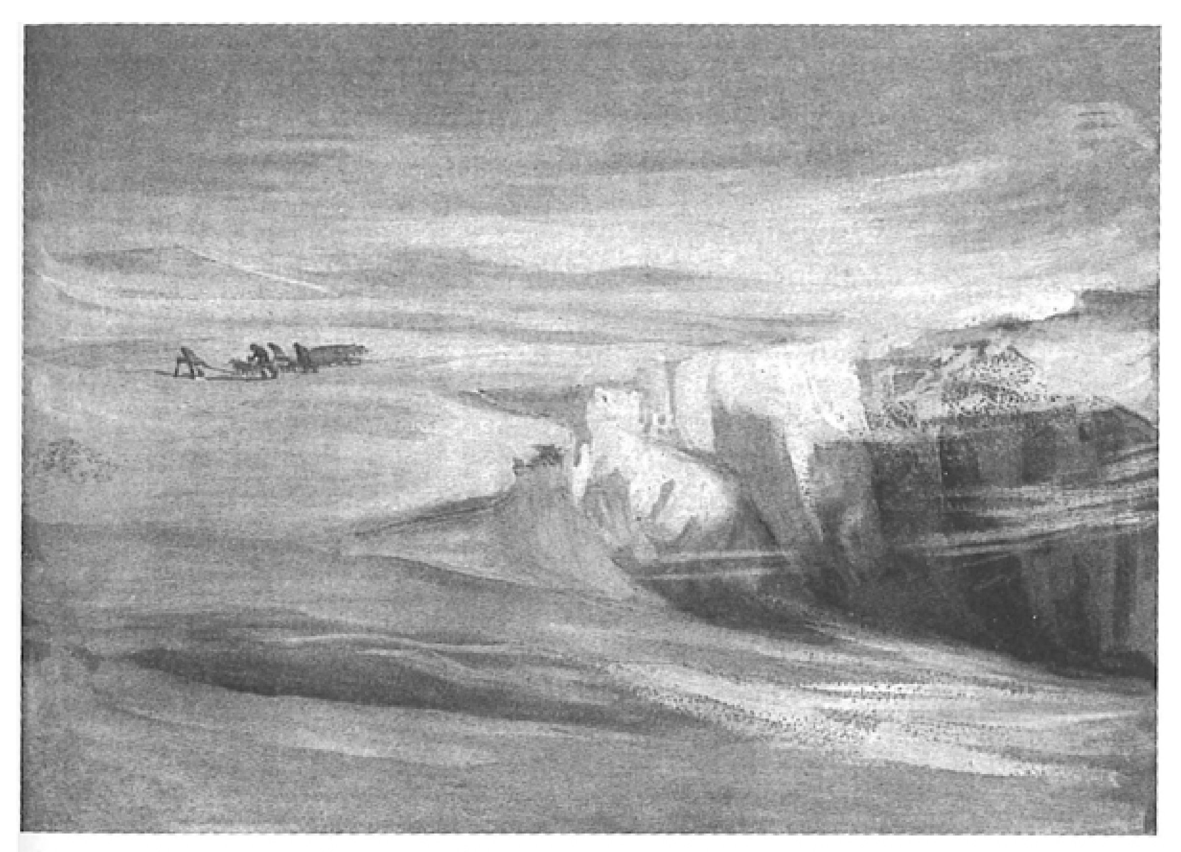
De la colline Minna, Joyce se dirige vers l’ancien dépôt de la *Discovery* afin de relever sa position et déterminer ainsi le mouvement d’écoulement de la Barrière et en même temps d’évaluer la hauteur de la neige tombée depuis six ans. Ce dépôt avait été placé sur des alignements sur la colline Minna. Après avoir relevé la position primitive de cette cache, Day et Marston mesurent la distance à laquelle elle s’en trouve actuellement. L’opération donne comme résultat : 2 928 mètres ; le déplacement s’est produit vers l’est-nord-est. La Barrière a donc progressé d’environ 450 mètres par an.

Le lendemain, l’escouade repartit vers le nord, et couvrit 53 kilomètres. Les chiens tiraient avec ardeur, si bien que trois hommes

purent monter sur le traîneau. Le second jour, on rencontra de nouveau des crevasses et plusieurs chutes se produisirent. Ces fentes étaient orientées pour la plupart est-sud-est et ouest-nord-ouest. Dans cette région nos amis échappèrent par miracle à une catastrophe. Je laisse la parole à Joyce pour le récit de cet incident dramatique. « Nous marchions bon train sur une nappe très dure, quand tout à coup je sens mon pied pris. Je lance un cri d'encouragement aux chiens qui bondissent en avant. A peine le traîneau a-t-il touché la rive que le pont de neige sur lequel nous venons de passer s'écroule. Marston qui court à l'arrière du traîneau, se sent tomber à la renverse, mais heureusement l'impulsion du traîneau l'entraîne en terrain ferme. Nous retournant, nous apercevons alors à nos pieds un gouffre béant. Par une chance inespérée, nous avons échappé à la mort. Day prend une vue de la crevasse ; après quoi nous obliquons vers le cap Crozier. A 5 heures du soir, nous sortons de la zone crevassée. »

Le lendemain, une longue marche sur une bonne piste amène l'escouade au cap Armytage. Pendant cette expédition, la débâcle s'étant produite dans le *sound,* par suite la seule route praticable était celle de la brèche de la Colline. Durant ce trajet, un blizzard survint, et ce n'est qu'au prix de grandes difficultés, que, à 2 heures du matin, nos camarades rallièrent la pointe de la Hutte, après avoir franchi 72 Km 5 en un jour. Une telle vitesse est tout à fait exceptionnelle ; la piste avait été excellente, le vent favorable, et les chiens avaient tiré avec ardeur. Dans son rapport, Joyce ne tarit pas d'éloges sur les chiens durant ce voyage. Quoique halant plus de 45 kilogrammes par tête, ils galopaient presque tout le temps. Ces animaux souffrirent beaucoup de l'ophtalmie des neiges. Pour se soulager, ils creusaient des trous dans la terre et y fourraient le museau. Ce traitement parut très efficace.

Le harnachement nous donna en général satisfaction. A mon avis, on devrait dresser les équipages de chiens à être menés ; un homme à pied ne peut les suivre et il les fatigue en voulant les faire marcher à son pas. En laissant ces animaux avancer à leur allure normale, avec une charge légère, par exemple 32 kilos par bête, il est possible de couvrir 65 kilomètres par jour sur une bonne piste.



Le groupe d’approvisionnement au milieu des crevasses.

CHAPITRE XXIX

L’EXPÉDITION DE L’OUEST

L’ESCOUADE DE L’OUEST SE MET EN ROUTE. – AMPOULES DE GLACE. – PRIESTLEY EXAMINE UNE ESPÈCE DE GRÈS PARTICULIÈRE AUX RÉGIONS ANTARCTIQUES. – ON TROUVE DES COQUILLAGES SUR UNE PLAGE DE SABLE. – TERRIBLE AVENTURE DE PRIESTLEY ET DE SES COMPAGNONS. – A LA RECHERCHE DE L’ESCOUADE DU NORD. – ÉMOUVANT SAUVETAGE.

Le 9 décembre, l’escouade de l’Ouest, composée d’Armytage, Priestley et Brocklehurst, quittait les quartiers d’hiver, et se dirigeait vers les montagnes de l’Ouest. Le 13 décembre, elle atteignit les *moraines échouées*.

Dans cette région, les explorateurs furent gênés par des espèces d’ampoules de glace, hautes parfois de 12 à 15 centimètres et recouvertes d’une couche dont l’épaisseur ne dépassait pas 3 à 6 millimètres. Dès qu’on marchait dessus, elles se brisaient et, en dessous, le pied rencontrait une petite flaque d’eau, profonde de 3 à 5 centimètres. Priestley attribue la formation de ces ampoules à la fusion des *congères* et à l’action de l’eau salée qui, par en dessous, travaille plus énergiquement que le soleil à l’extérieur à déterminer la fusion.

Le 15 décembre, l’escouade commença l’ascension du glacier Ferrar, tandis que Priestley examinait les rochers avec le plus grand soin pour y chercher des fossiles. La piste était, le plus souvent, mauvaise, formée de neige molle, là où on s’attendait rencontrer de la glace. Le 19 décembre, un blizzard éclata ; la tempête apaisée, les explorateurs arrivèrent dans une région glissante et crevassée. Le 20 décembre, ils campaient près des Rochers Solitaires, à l’endroit même où le capitaine Scott avait dressé sa tente, après avoir abandonné la Vallée Sèche. Sur ces entrefaites, une chute de neige

abondante se produisit ; aussi bien, le temps dont disposait l'escouade étant très limité, l'idée de pousser jusqu'au *nunatak* du dépôt fut abandonnée. Les recherches de Priestley au pied de l'escarpement situé entre la Vallée Sèche et la branche orientale du glacier étant demeurées sans résultat, le groupe s'avança vers le mont de l'Obélisque. Dans le journal de Priestley, à la date du 21 au soir, je trouve les indications suivantes : « J'ai examiné, sans succès, bloc par bloc, une grande quantité de grès. La seule différence qu'ils présentent avec le type ordinaire réside dans la présence de minces couches d'un conglomérat formé de graviers de quartz et de quelques lentilles d'une substance argileuse. Une roche intermédiaire entre le granité et le porphyre est commune dans ces parages. Le grès est très attaqué par les agents météoriques, souvent il se désagrège au premier coup de marteau. Je recherchai attentivement des fossiles dans cette roche, bien que leur faciès indiquât qu'elle ne devait pas en renfermer. Si j'avais été en Angleterre, ou dans n'importe quel autre pays, je me serais abstenu de ces investigations. Je n'ai jamais vu, en effet, de roche sédimentaire paraissant moins fossilifère. Un grand nombre des blocs sont recouverts d'une patine blanche et opaque (probablement du carbonate de chaux) ; s'il y a eu jamais de la chaux dans ce grès, elle a été dissoute il y a longtemps. Cette région contient, en abondance, des roches intéressantes, mais les difficultés de transport s'opposèrent à ce que je fisse une copieuse collection… La carte géologique de cette région me paraît renfermer de grosses erreurs. Tout l'escarpement qui nous fait face, marqué comme constitué entièrement par du grès Beacon, est formé, au contraire, de granité, sur une hauteur d'au moins 900 mètres. Au-dessus seulement, on observe une calotte de grès, et la dolorite semble avoir disparu à l'exception de la couche supérieure.

« L'étude des Rochers Solitaires releva une autre inexactitude de la carte. L'expédition de la *Discovery* avait cru que ce massif forme une île au milieu du glacier : une minutieuse reconnaissance nous révéla qu'il constitue, en réalité, un contrefort relié à la muraille nord par un isthme de granité d'au moins 300 mètres de haut. Le glacier, dans sa descente vers la vallée, entoure ce massif ; au pied de l'isthme, se trouvait un petit lac alimenté par des torrents issus d'un glacier situé en face. Ces cours d'eau étaient jaunes de sédiments ; un autre, très coloré, lui aussi, s'écoulait du lac vers la Vallée Sèche. Les

Rocs Solitaires atteignent une altitude d'environ 600 mètres. » Priestley exécuta des recherches géologiques et des levés près de la Fourche de l'est, et explora attentivement les localités suivantes : Colline Kukri, Mont Knob-Head et Ravin Windy.

Le 24 décembre, on trouva, dans le voisinage du camp, le squelette blanchi d'un crabier. Il est curieux qu'un de ces animaux ait pu remonter si haut sur le glacier. La caravane s'installa ensuite au pied du Knob-Head, juste au-dessous du second ravin, à l'est du ravin Windy. En escaladant les pentes voisines jusqu'à une altitude de 1280 mètres, Armytage et Priestley trouvèrent un lichen jaune à 945 mètres, un lichen noir à 1159 mètres, et un lichen vert ou une mousse à 1280 mètres. Le campement avait été installé à la cote 753 mètres. Le groupe de l'Ouest passa la Noël dans cette localité.

Armytage découvrit un fragment de grès portant des empreintes paraissant provenir d'une fougère ; malgré tout, Priestley ne conservait pas grand espoir de trouver des fossiles dans ce grès très altéré. La journée fut employée à des travaux géologiques.

« Ici, le soleil disparaît vers 9 h. 30 du soir, écrit Priestley dans son journal. Le passage soudain de la lumière éclatante à l'obscurité produit un effet curieux sous la tente. Au dehors, la mince couche de glace, qui recouvre les mares d'eau autour des blocs, se contracte immédiatement en produisant des détonations semblables à une série de coups de pistolet ; parfois même, elle se brise et vole de tous côtés en éclats, avec un bruit semblable à celui du verre cassé. C'est l'effet du refroidissement subit de la glace sous l'influence du vent glacé du plateau, dès que le soleil disparaît. »

Le 27 décembre, Priestley et ses compagnons redescendirent le glacier Ferrar, afin de voir si l'escouade du Nord était de retour à la pointe du Beurre. Pendant la retraite, les moraines furent étudiées et de nombreuses collections de roches recueillies. Le 1er janvier, la petite troupe ralliait la pointe du Beurre. Le temps était relativement chaud, la glace fondait partout, si bien que les voyageurs étaient constamment trempés.

Au dépôt, aucune trace du groupe du Nord. Après avoir attendu jusqu'au 6, l'escouade de l'Ouest se rendit aux *moraines échouées* à une journée de marche au sud, afin d'y recueillir des échantillons géologiques. Ces moraines, découvertes par l'expédition de la *Discovery,* datent d'une extension antérieure de la glaciation ; elles renferment des roches très diverses qui renseignent sur la

constitution de la région située à l'ouest, et sont, pour ce motif, d'un très grand intérêt. Après une halte de deux jours dans cet endroit, les voyageurs revinrent à la pointe du Beurre, rapportant 115 kilos de cailloux. David n'étant pas de retour, Priestley et ses compagnons allèrent visiter la Vallée Sèche. Ils y trouvèrent une plage soulevée, située à 18 mètres au-dessus du niveau actuel. De nombreux fragments de *Pecten Colbecki,* coquille très commune actuellement au cap Royds, furent rencontrés dans le sable jusqu'à cette altitude de 18 mètres.

Priestley estime que des dépôts marins récents doivent exister encore plus haut. A propos des moraines de ce lieu, son journal renferme le passage suivant : « Elles ressemblent, dans leurs lignes générales, aux *moraines échouées*. Au milieu de nappes considérables de graviers, on rencontre des blocs de toutes dimensions et de toute nature, des roches sédimentaires, comme des roches volcaniques ; à travers ces dépôts, on remarque des ravins creusés par les eaux, bordés de plages de graviers et précédés du côté de la mer par des larges cônes d'alluvions s'étendant en éventail.

« Ces formations glaciaires se distinguent des *moraines échouées* par la présence de nombreuses coquilles vivant actuellement dans la mer de Ross, renfermées dans les graviers et les sables des moraines. Ces subfossiles apparaissent au jour, le plus souvent, dans les couches que l'érosion régressive des torrents a entamées. L'état de conservation des *Pecten Colbecki* est d'autant plus remarquable que leur état est extrêmement fragile. J'en ai vu des milliers, et ai pu recueillir de nombreuses valves simples entièrement intactes. J'ai vu aussi plusieurs plages *d'Anataena*. A l'extrémité d'un banc de boue, à environ 0 m. 60 au-dessus du niveau actuel de la mer, je trouvai en grand nombre des exemplaires desséchés d'un petit amphipode, ainsi qu'un poisson de 0 m. 025 de long. De plus, ces moraines sont entièrement couvertes d'ossements de phoque ; j'ai même rencontré deux cadavres desséchés de ces mammifères encore garnis de leur peau. L'un était un crabier. Parmi les échantillons que j'ai recueillis dans cet endroit, s'en trouve un de grès Beacon, portant les mêmes curieuses empreintes que les deux spécimens découverts par Armytage à Knob-Head. Elles ressemblaient à celles qu'aurait laissées un insecte aptère, gros comme une guêpe, et, long de plusieurs centimètres. »

L’escouade de l’Ouest, de retour à la pointe du Beurre, y attendit, jusqu’au 25, l’arrivée de David, conformément à mes instructions.

Le 24 et le 25, Priestley et ses compagnons n’échappèrent à une effroyable catastrophe que par un hasard providentiel. Ils étaient campés sur la banquise, au pied de la pointe du Beurre et se disposaient à partir le lendemain matin pour les quartiers d’hiver. Leur position paraissait absolument sûre : la crevasse de marée, le long de la côte, ne présentait aucun signe inquiétant et la glace voisine semblait fixe. Or, le 24, à 7 heures du matin, que voit Priestley en sortant de la tente ? Le glaçon, sur lequel ils se trouvent, s’était détaché de la côte et s’en allait à la dérive vers la pleine mer ! A cette nouvelle, tous ses camarades se précipitent anxieux. Ils sont déjà à deux milles au large et leur radeau continue sa route vers l’océan. « Aussitôt que nous nous fûmes aperçus de la rupture de notre glaçon, rapporte Armytage, nous abattons la tente, chargeons le traîneau et filons vers le nord, afin de voir si nous ne pourrons pas nous échapper dans cette direction. La situation est grave ; nous n’avons pas en effet les moyens de traverser une nappe d’eau ; nous ne pouvons non plus compter sur le secours du navire ; enfin, la plus grande partie de nos vivres est restée à la pointe du Beurre. Notre marche au nord ne fut pas longue, car nous ne tardâmes pas à nous heurter à un chenal. Nous décidons alors de revenir sur l’emplacement de notre camp. Nous dressons la tente et à 11 heures du matin, pour la première fois de la journée, avalons quelque chose. Tout compte fait, le plus sage est de rester où nous sommes pendant quelque temps au moins. Peut-être, mais cela n’est guère probable, le navire s’aventurera-t-il dans une des ouvertures voisines de la banquise et pourra-t-il ainsi nous recueillir, ou bien encore une renverse de courant nous ramènera-t-elle vers terre ? Nous attendons jusqu’à 3 heures de l’après-midi sans voir la situation s’améliorer. Des squales s’ébattent dans les canaux et, de temps à autre, passent en plongeant sous notre glaçon. Nous nous remettons alors en route vers le nord ; de toutes parts, nous sommes entourés par de l’eau libre. Dans ces conditions, à 10 heures du soir, nous revenons camper à notre ancien emplacement. Nous prenons un léger repas composé de ragoût et de biscuits. Comme nous n’avons plus que quatre jours de vivres, une réduction des rations est décidée.

« Il nous semble que nous ne dérivons plus vers le nord ; au contraire nous paraissons nous rapprocher quelque peu de la glace fixe. Cela nous redonne un peu d'espoir. Nous nous glissons alors dans nos sacs de couchage pour nous tenir chaud. A 11 h. 30, Brocklehurst annonce que nous ne sommes plus qu'à quelques centaines de mètres de la glace fixe et que notre glaçon se dirige vers la côte. A mon tour, je me lève et enfile mes mocassins pour examiner la situation. A minuit, nous sommes très près de la glace fixe, à 200 mètres environ. Aussitôt, je cours avertir les camarades, il ne faut pas rater l'occasion de débarquer, si elle se présente. En un tour de main, le camp est levé et le traîneau chargé pendant que je retourne sur le bord du glaçon, à l'endroit où le hasard avait porté mes pas la première fois. Juste au moment où mes camarades me rejoignent avec le traîneau, je sens le glaçon heurter la glace fixe. La zone de contact entre les deux masses est large de 1 m. 50 à peine, mais elle est située juste à l'endroit où nous nous trouvons.

« D'un bond, nous faisons sauter le traîneau sur la glace stable ; nous sommes sauvés ! Une seconde après, notre glaçon reprenait le large.

« Après cette aventure, nous gagnons la pointe du Beurre et, vers 3 heures du matin, nous pouvons enfin avaler un solide repas et prendre un repos réparateur.

« Le lendemain matin, la mer est libre devant nous et le *Nimrod* en vue à 10 ou 12 milles au large. De suite, nous faisons fonctionner l'héliographe ; après une heure de manœuvres, nous obtenons une réponse. A 3 heures de l'après-midi, le 26 janvier, le navire arrivait se ranger le long de la glace fixe et nous embarquait. A la pointe du Beurre, nous laissons un dépôt de provisions et de pétrole pour le cas où le groupe du Nord y passerait après notre départ. »

Les 22 et 23 janvier, la brise souffle très fraîche du sud. Aussi bien, la nappe de glace autour du cap Royds commence à se disloquer. De ce point, une escouade conduite par Davis part pour la pointe de la Hutte, avec mon courrier pour que Joyce me l'apporte au dépôt du Bluff. Le 25, la débâcle est très avancée ; dans ces conditions, le capitaine Evans essaie de traverser le *sound* Mc Murdo pour s'approcher de la côte occidentale et rechercher les escouades de l'Ouest et du Nord. Le *Nimrod* était engagé dans le *sound* lorsqu'il aperçut des signaux d'héliographe, à une distance d'environ 16 à 20 kilomètres, près de la pointe du Beurre. Le capitaine put alors

avancer jusqu'au bord de la glace attachée au rivage et recueillit ainsi Armytage, Priestley et Brocklehurst.

Après cette date, le temps fut rarement beau. La saison avançait d'ailleurs ; la glace qui couvrait encore le *sound* commença à se disloquer rapidement et à former un *pack* qui dériva dans le nord. Quand un blizzard soufflait – ce qui arrivait fréquemment – le *Nimrod* était amarré à l'abri du vent, à un iceberg échoué près du cap Barne, afin de se maintenir en place sans consommer une trop grande quantité de charbon. Une fois que la débâcle se fut étendue, le navire s'abrita derrière la Langue du Glacier.

Cette période d'attente fut singulièrement pénible, pour les membres de l'Expédition aux quartiers d'hiver aussi bien que pour l'équipage du navire. L'époque approchait où il faudrait battre en retraite vers le nord, à moins que le *Nimrod* ne fût pris dans les glaces, et deux escouades manquaient encore ! Mes instructions portaient que si le groupe du Nord n'était pas de retour le 1er février, il y aurait lieu d'aller à sa recherche en suivant vers le nord la côte ouest. Ce groupe était de trois semaines en retard. Aussi bien, le 1er février, le *Nimrod* commençait de minutieuses investigations de cette côte. Le navire ne devait pas être de retour à la station avant le 11.

Pendant ce temps, Murray et Priestley continuèrent leurs recherches scientifiques. Priestley visita la région en tous sens. Maintenant que la neige a en grande partie disparu, il reconnut plusieurs assises intéressantes qui avaient été jusque-là recouvertes. Des lits de spicules, d'éponges renfermant divers autres fossiles fournissent la preuve d'une émersion récente de la côte. Un épais dépôt de sel fut découvert sur un monticule entre deux lacs, ainsi que plusieurs roches volcaniques curieuses. Par suite du dégel, les petits étangs étaient remplis d'eau et il fut possible d'y recueillir des formes organiques qu'on n'avait pas observées en hiver.

La recherche de l'escouade du Nord par le *Nimrod* fut à la fois difficile et dangereuse. Le capitaine Evans dut serrer de très près la côte pour être assuré d'apercevoir le plus petit signal ; d'autre part la mer était encombrée de glaces flottantes. Il avait ordre de s'avancer jusqu'à une plage de sable située au nord de la Barrière Drygalski ; il s'acquitta de sa mission d'une manière remarquable.

La fameuse plage, marquée sur la carte, n'existe pas ; le *Nimrod* atteignit toutefois ces parages, puis redescendit vers le sud en

fouillant de nouveau la côte attentivement.

Le 4, une tente fut aperçue au bord de la Barrière Drygalski ; deux pétards furent allumés ; au bruit de cette détonation, on vit trois hommes sortir de cette tente et se précipiter en trébuchant vers le bord de la glace. C'était l'escouade du Nord.

Dans sa hâte, Mawson tomba dans une crevasse et dut attendre, pour en sortir, l'arrivée d'un groupe de matelots envoyés du navire à son secours. « Je n'ai jamais vu d'homme aussi heureux », disait Davis en racontant le sauvetage du groupe. Traîneau, équipement et collections furent embarqués sur le *Nimrod,* puis le capitaine Evans rebroussa chemin vers les quartiers d'hiver.

Dans le chapitre qui suit, le professeur David va raconter l'histoire de sa dramatique expédition.

CHAPITRE XXX

L'EXPÉDITION AU PÔLE MAGNÉTIQUE

RÉCIT DU PROFESSEUR DAVID

DÉPART EN AUTOMOBILE SUR LA BANQUISE. – LUTTE CONTINUELLE CONTRE LES BLIZZARDS. – DES CREVASSES PARTOUT. – A L'ASSAUT DES GLACIERS. – INTÉRESSANTES OBSERVATIONS GÉOLOGIQUES. – CHASSES FRUCTUEUSES. – CRÉATION DE PLUSIEURS DÉPÔTS. – RETRAITE FORCÉE. – ON CONTOURNE LES OBSTACLES INFRANCHISSABLES. – ARRIVÉE DE L'ESCOUADE AU PÔLE MAGNÉTIQUE. – PÉNIBLE RETRAITE. – TERRIBLES DIFFICULTÉS POUR JOINDRE LE DÉPÔT. – SAUVÉS PAR LE *NIMROD*.

LE 19 septembre 1908, le lieutenant Shackleton me remit ses instructions pour la conduite de l'expédition au Pôle magnétique.

Ces instructions, qui furent lues par lui en présence de Mawson et du Dr Mackay, étaient ainsi conçues :

EXPÉDITION ANGLAISE ANTARCTIQUE I907.

Cap Royds, 19 septembre 1908.

Instructions pour l'escouade du Nord, commandée par le professeur David.

Cher Monsieur,

L'escouade dont vous avez le commandement se compose, outre vous-même, de Douglas Mawson et d'Alistair Mackay.

Vous quitterez les quartiers d'hiver dans les environs du 1er octobre 1908. Ci-après vous trouverez énumérés les points principaux qui doivent attirer votre attention.

1°Vous exécuterez des observations magnétiques dans toutes localités convenables en vue de déterminer l'inclinaison et la position du Pôle magnétique. Si le temps le permet et si votre équipement et

vos provisions sont suffisants, vous essayerez d’atteindre le Pôle magnétique.

2°Vous poursuivrez l’étude géologique de la côte de la Terre Victoria.

Il ne faudra pas, toutefois, sacrifier à cette exploration le temps qui pourrait être employé à l’exécution de la première partie du programme.

3°Je désire vivement que vous puissiez étudier la constitution des montagnes de l’Ouest, et que, à votre retour du nord, Mawson passe au moins une quinzaine dans la Vallée Sèche, pour y rechercher des minéraux pouvant avoir une valeur économique. Afin de vous permettre d’accomplir ces recherches d’une manière complète, il serait utile que vous fussiez de retour dans cette région dans la première semaine de janvier au plus tard. Je ne vous fixe pas de date à votre arrivée à la Vallée Sèche, pour que vous puissiez atteindre le Pôle magnétique, si vous croyez possible de le faire, en prolongeant votre séjour dans le nord. Si vous êtes pressés par le temps, au retour, ne vous arrêtez pas pour faire au sud des études géologiques. Je considère, comme très important, l’examen approfondi de la Vallée Sèche.

4°Je suppose que le *Nimrod* sera dans le *sound* vers le 15 janvier 1909.

Il est très possible que vous puissiez l’apercevoir de l’ouest. Dans ce cas, vous essaierez, au moyen de l’héliographe, d’attirer l’attention des hommes restés aux quartiers d’hiver sur cet événement. Vous ferez vos signaux de midi à 1 heure ; si ceux-ci sont aperçus des quartiers d’hiver, vous recevrez une réponse par le même moyen, et le *Nimrod* ira vous attendre le plus près possible du bord de la glace. Si le navire n’arrive pas à votre vue ou s’il n’aperçoit pas vos signaux, vous vous rendrez, d’après l’état de vos vivres, soit à la Langue du Glacier, soit à la pointe de la Hutte, pour vous ravitailler, si vous ne trouvez pas à la pointe du Beurre un approvisionnement suffisant.

5°Je ferai établir, pour vous, à la pointe du Beurre, un dépôt de vivres et de pétrole pour deux semaines. S’il ne vous suffit pas, vous devrez régler vos mouvements, comme il est dit au paragraphe 4.

6°Le capitaine du *Nimrod* recevra des instructions pour se rendre au point le plus accessible de la côte ouest, à l’effet d’y embarquer toutes vos collections. Avant de le faire, il devra prendre à son bord les bagages qui se trouvent aux quartiers d’hiver, puis guetter

l'arrivée de mon escouade. Comme je ne serai pas de retour avant le 1er février, vous pourrez, si le navire arrive en temps voulu, avoir tout terminé avant ma rentrée du sud.

7°Si le 1er février vous n'êtes pas encore de retour, le *Nimrod* longera la côte vers le nord, en serrant la terre d'aussi près que possible. Le navire marchera très lentement. Il ne dépassera pas, au nord, le cap Washington. C'est là une mesure de précaution dans l'éventualité d'un accident survenu à votre groupe.

8°Mawson et Mackay on été mis par moi au courant du programme de votre mission. Dans le cas où il vous arriverait un accident, Mawson prendrait le commandement.

Je suis votre bien dévoué

(Signé :) Ernest H. Shackleton,

Chef de l'Expédition.

« Au professeur David, Cap Royds, Antarctique. »

EXPÉDITION ANGLAISE ANTARCTIQUE 1907.

Cap Royds.

Au Professeur David.

Cher Monsieur,

Si vous arrivez au Pôle magnétique, vous déploierez en ce point le pavillon national, et en prendrez possession au nom du peuple anglais.

Dans les montagnes de l'Ouest, veuillez agir de même et prendre possession de la Terre Victoria.

Si vous découvrez des minéraux d'un intérêt économique, prenez possession de leur gisement, de la même manière, et en mon nom, comme chef de l'Expédition.

Votre bien dévoué

(Signé :) Ernest H. Shackleton,

Chef de l'Expédition.

Ce soir-là, a lieu un grand dîner à l'occasion du départ de l'escouade chargée d'aller établir un dépôt au sud, à 160 kilomètres

de nos quartiers d'hiver.

Le lendemain, 20 septembre, un fort blizzard souffle du sud-est. Dans l'après-midi, le vent se calme quelque peu, et les tourbillons de neige deviennent moins épais. Sur la glace de la baie de Derrière-la-Porte, nous faisons un essai de marche à la voile avec nos traîneaux amarrés bord contre bord. Des montants de tente servent de mâts.

Le vent, très violent, fait avancer les deux véhicules qui, en outre de Mackay et de moi, portent une charge de 135 kilos. Cela nous paraît suffisant.

Le temps fut ensuite mauvais jusqu'au 24 au soir.

Le 25, nous sommes debout à 5 h. 30 du matin. Le blizzard étant calmé, nous partons, Priestley, Day et moi, avec l'automobile remorquant deux traîneaux sur la banquise. Un traîneau, dont le poids total est de 275 kilos, porte cinq sacs contenant chacun quinze jours de vivres, six grandes caisses de biscuits et 27 kilos 250 de pétrole. Le second traîneau, du poids de 115 kilos, contient le matériel de campement, dont nous pourrons avoir besoin, si nous sommes surpris par un blizzard en allant établir le dépôt. Day met à la première vitesse, mais un échauffement du moteur se produit et il nous faut faire halte pour le laisser refroidir. Day s'aperçoit alors qu'un des cylindres ne fonctionne pas. Il remédie promptement à la panne, et, une fois la voiture en marche de nouveau, la lance à la deuxième vitesse. Maintenant la machine avance sur la banquise, à la vitesse de plus de 22 kilomètres à l'heure, au grand étonnement des pingouins et des phoques. Arrivée, à environ 16 kilomètres des quartiers d'hiver, et à 8 kilomètres à peu près de l'île de la Tente, elle éprouve de grosses difficultés à se déhaler de *sastrugi* formés de neige molle. Des tourbillons encore peu élevés commencent à voler à la surface de la glace, sous le souffle d'un blizzard. Nous abandonnons alors le traîneau le plus lourd et battons en retraite vers la station. Day part alors en troisième vitesse avec le véhicule le plus léger en remorque ; il fait alors du 39 à l'heure. A cette vitesse, chaque fois que le traîneau heurte perpendiculairement un *sastrugi,* il bondit en l'air comme un poisson volant, et retombe bruyamment sur la surface de la glace. Dans des virages, pour éviter des obstacles, le traîneau fait une ou deux fois la culbute. Pendant ce temps, le blizzard augmente et nous faisons toute diligence pour atteindre les quartiers d'hiver avant qu'il ne soit dans toute sa force.

Nous arrivions à la pointe du Mât de Pavillon et nous dirigions vers la plage située en face la *rockery,* quand le vent, prenant le traîneau par le travers, le fait lourdement chavirer. Le choc est si violent que le bouilleur s'échappe de ses courroies et va rouler sur la glace, poussé par le vent. Day arrête aussitôt sa machine, tandis que Priestley et moi nous mettons à la poursuite de l'ustensile de cuisine.

Le lendemain, l'auto ayant besoin d'une réparation, nous ne pouvons aller établir notre second dépôt, comme nous l'avions projeté. L'après-midi, la machine ayant été remise en état, Day et Armytage sortirent avant le dîner se livrer au plaisir du toboggan. Dans la soirée, nous vîmes revenir Armytage traînant lentement avec peine un traîneau sur lequel Day était étendu.

Dans une descente, au moment où la vitesse s'accélérait, un pied de Day avait heurté un bloc de kénite. A la suite de cet accident, notre chauffeur devient incapable de marcher. Or, comme seul il sait conduire l'auto, il nous faut remettre à plus tard l'établissement de notre second dépôt.

Le 28 septembre, il y a du vent. Le 29, le temps est assez beau, mais le pied de Day ne lui permet encore aucun travail. Le 30 septembre, un blizzard de force majeure commence à souffler ; le lendemain, jour fixé par le lieutenant Shackleton pour notre départ, il est devenu extrêmement violent. La journée est consacrée à clouer des lamelles de fer-blanc, peintes en bleu, sur toutes les caisses d'échantillons géologiques, et à étiqueter nos roches en double exemplaire.

Le 2 octobre, le temps est encore trop mauvais pour se mettre en route. Le 3, une éclaircie ; aussitôt Day, Priestley, Mackay et moi partons avec deux traîneaux pour installer le second dépôt.

Tout va bien pendant environ 12 à 13 kilomètres, puis tout d'un coup, le carburateur cesse de fonctionner. Après trois quarts d'heure de travail, nous repartons ensuite à bonne allure. Finalement, nous arrivons à 24 kilomètres des quartiers d'hiver. Là nous déposons notre chargement, puis reprenons le chemin du retour.

Day eut de nouveau fort à faire pour sortir sa voiture de l'enchevêtrement des *sastrugi* et des crevasses. Enfin, après deux culbutes des traîneaux, nous sommes de retour à 10 heures du soir, fourbus, tous blessés et tous enveloppés des bandages d'invalides. Brocklehurst doit porter Day pendant 400 mètres environ, depuis l'endroit où nous laissons l'auto jusqu'aux quartiers d'hiver. Après

cette excursion épuisante, nous prenons un jour de repos avant de partir pour notre grande expédition.

Le 4 octobre, qui est un dimanche, après le service religieux, nous sortons les chevaux. Le soir, le graphophone nous débite de la musique de circonstance, comme, par exemple : « Nous nous séparâmes sur le Rivage » ; « Ma bien aimée et moi nous ne nous retrouverons plus jamais sur les jolis, jolis bords de Lock Lomond », pour finir avec l'air favori de tous : « Conduis-nous, lumière bienfaisante. »

Malgré sa blessure, Mackay me fait part de sa volonté expresse de nous suivre dans notre longue expédition vers le Pôle magnétique, si Mawson et moi l'acceptons comme compagnon, malgré son bras en écharpe.

5 octobre. – Nos traîneaux sont amenés sur la banquise près de la *rockery* où Day nous attend avec l'auto.

Après trois vivats poussés en notre honneur par le groupe qui reste aux quartiers d'hiver, la voiture est mise en marche ; nous voici en route vers le Pôle magnétique. Une légère brise de sud-est, accompagnée d'une chute de neige, annonce un nouveau blizzard. A 4 kilomètres de la station, comme nous venons de dépasser le cap Barne, la neige devient si épaisse qu'elle masque pour ainsi dire la vue de la côte. Dans ces conditions il serait imprudent d'entraîner trop loin l'automobile : nous prenons donc congé de nos amis et nous attelons au traîneau. Heureusement ce n'est qu'une alerte, et à 7 heures du soir nous arrivons à notre dépôt.

Nous dressons de suite la tente. Nous passons la nuit sur la banquise, avec environ 550 mètres d'eau sous notre oreiller.

Le lendemain matin commence le pénible halage des bagages en deux échelons. Nous remorquons, tout d'abord, jusqu'à 6 ou 800 mètres en avant, le traîneau surnommé l'Arbre de Noël ; puis nous revenons chercher le second, appelé Plum Duff, parce qu'il est chargé principalement de vivres. Une neige molle rend le travail pénible. Le ciel chargé fond par intervalles en grains de neige ; l'après-midi, il s'éclaire et vers 2 heures les montagnes de l'Ouest deviennent visibles. Grâce à cette circonstance, nous apercevons notre second dépôt. Nous campons sur la banquise, et à moins de 1600 mètres de ce dépôt.

7 octobre. – Beau temps. Départ à 9 heures du matin. Traversé des chaînes de monticules de pression et des *sastrugi*. Trois quarts d'heure plus tard, nous arrivons au dépôt ; après avoir remanié les charges, nous nous remettons en route, toujours en halant l'un après l'autre nos deux traîneaux.

De nouveau, de la neige molle et de petits *sastrugi*. Vue splendide sur les montagnes de l'Ouest empourprées par le soleil couchant. Campons cette nuit près d'un trou occupé par un phoque.

8 octobre. – Encore une journée claire et ensoleillée ; superbe mirage dans la direction de l'île Beaufort. Au nord, les monticules appelés par le capitaine Scott *moraines échouées* deviennent visibles.

9 octobre. – Départ vers huit heures du matin. Temps calme, mais froid : le thermomètre marque -34°à 8 heures du soir. Piste assez bonne ; de temps en temps, toutefois, de la neige molle ; en certains endroits la surface de la glace a l'aspect d'une allée de jardin récemment ratissée, par suite, sans doute, des alternatives de gel et de dégel d*es fleurs de glace*. La pointe du Beurre est en vue.

10 octobre. – Ciel chargé ; dans l'après-midi, neige légère. Un peu plus tard, un blizzard de force moyenne se lève du sud-est. Voilà l'occasion de voir comment nos traîneaux se comporteront à la voile. Donc nous gréons le Plum Duff ; puis, la force du vent augmentant, nous essayons de haler les deux traîneaux à la fois, ce qui nous permettra de réaliser une grosse économie de temps et de fatigue. Lorsque nous nous arrêtons, le blizzard est devenu très violent et nous avons toutes les peines du monde à dresser la tente.

Le lendemain nous sommes bloqués par la tempête. Un immense tas de neige amoncelé sur la porte de la tente surcharge de ce côté la toile et l'étend sur nos pieds ; pour nous en débarrasser, je dois me livrer à un pénible déblaiement.

12 octobre. – Vers 2 heures du matin, le calme se fait. Comme d'habitude, après une tempête, du côté du vent les traîneaux sont recouverts d'énormes masses de neige et dans tout le paquetage elle a pénétré.

Départ vers 4 heures, après un long et pénible déblaiement. Toute la journée nous serpentons à travers un *pack* très fragmenté. Les

blizzards de sud-est chassent, vers la côte ouest du *sound* Mc Murdo, de grandes nappes de glaçons disloqués qui dans le courant de l'hiver sont ensuite recimentés. Un tel terrain est naturellement très difficile pour les traîneaux.

Afin de regagner le temps que nous a fait perdre le blizzard, nous faisons une étape de 14 heures ; résultat : 10 kilomètres seulement ; soit, avec les allées et venues, 30 kilomètres.

13 OCTOBRE. – Partis à 10 heures du matin, nous sommes quelques heures plus tard au pied d'une falaise de glace peu élevée, à environ 550 mètres au sud-sud-est de la pointe du Beurre. Cette dernière pointe n'est qu'une saillie d'une falaise glacée, près de la jonction de la vallée du glacier Ferrar avec la côte de la Terre Victoria. Cette muraille, constituée de glace de glacier crevassée, est haute de 4 m. 50 à 6 mètres ; elle est recouverte d'une nappe de neige dure qui parfois cède sous le poids ; vous enfoncez alors d'environ 30 centimètres. Cet appareil, indépendant du glacier Ferrar, paraît être un *piedmont glacier* local, s'étendant sur une grande distance entre la base de la chaîne littorale et la banquise, au-delà des *moraines échouées* ; plus au sud, il conflue avec la nappe que M. H. G. Ferrar a appelé *pinnacled ice*. Cette masse de glace repose sur la terre et se trouve visiblement séparée de la banquise par une crevasse de marée.

Tandis que Mawson et Macklay fabriquent un gréement pour le second traîneau, j'établis le dépôt. Il se compose de deux caisses de biscuits et de divers objets d'équipement, le tout pesant 31 kilos 750. L'emplacement est marqué par un bambou surmonté d'un pavillon. Au pied, dans une boîte vide de lait concentré, je place des lettres pour le lieutenant Shackleton et pour R. E. Priestley, les avisant que, par suite de la lenteur de notre marche, nous ne pourrons pas être de retour à la pointe du Beurre avant le 12 janvier au plus tôt. Nous apprîmes, bien des mois après, que ce petit dépôt avait résisté aux blizzards et que Armytage, Priestley et Brocklehurst l'avaient trouvé sans difficulté et avaient pris connaissance de nos lettres.

Le 14 octobre nous nous remettons en route, nous dirigeant vers le cap Bernacchi.

L'après-midi, léger vent de sud avec chute de neige de midi et demi à deux heures et demi.

Nous mettons le cap sur ce qui nous paraît être une île non portée sur la carte. Ce n'était qu'un iceberg de glace bleue de glacier, très dure, garni près du sommet de strates de menus graviers noirs. Ce bloc avait environ 400 mètres de long, et de 9 à 12 mètres de haut. En outre des couches de graviers, sa surface était saupoudrée de poussière et striée de bandes de sédiments très fins. Absorbant la chaleur du soleil, cette poussière avait creusé à travers la glace une infinité de petites cavités.

15 *octobre.* – Encore une belle journée calme ; de longues files de cirro-stratus et d'altostratus raient légèrement le ciel, tandis qu'une calotte de nuages masque le sommet de l'Erebus distant de 80 kilomètres. En haut, le magnifique glacier Ferrar offre un splendide panorama sur les montagnes qui l'encaissent ; l'absence de saillies et la taille des rochers, parallèlement à la direction de la vallée, indiquent une érosion glaciaire intense pendant la période géologique immédiatement antérieure. Au premier plan, les collines de gneiss granitoïde revêtent des teintes allant du brun foncé à la sépia, tandis que les lointains flamboient de colorations rouges. Vers le soir nous apercevons plusieurs grands icebergs illuminés par le soleil couchant. Soudain, comme par enchantement, tout disparaît. Ce magnifique spectacle n'était qu'un effet de mirage. Dans le lointain, l'Erebus et le mont Bird resplendissent dans une auréole d'or. Rarement, au cours du voyage, nous avons eu l'occasion d'admirer de plus merveilleux effets de couleurs.

Le froid est maintenant devenu beaucoup moins vif ; à 8 heures du soir, le thermomètre marque seulement -12°.

16 octobre. – Lever à 3 h. 1/2 du matin et départ à 5 h. 1/2. Un vent froid souffle du sud. Au prix de quelques difficultés, nous gréons les deux traîneaux, puis filons immédiatement après. Bientôt, le vent se calme ; de lourdes pannes de nuages s'amoncellent ; puis un vent léger s'élève du sud-est, pour sauter ensuite à l'est-nord-est et revenir au sud-est dans l'après-midi.

17 octobre. – Nous visitons le cap Bernacchi, situé à moins de 2 kilomètres de notre camp précédent. Nous hissons le pavillon national et prenons possession de la Terre Victoria au nom de l'Empire britannique. Le cap Bernacchi est un promontoire rocheux,

peu élevé, très intéressant au point de vue géologique. Il est principalement constitué par un marbre blanc cristallin renfermant du graphite et traversé par des filons de granité grenatifère. Au point de contact entre le granité et les schistes calcaires, on observe en abondance de la tourmaline et de l'épidote. Le granité semble avoir pénétré les rochers à tourmaline noire.

Après cette prise de possession nous nous remettons en route. Excellente piste sur de la *pancacke-ice ;* temps clair, ni vent ni neige. Aussi, pour la première fois, pouvons-nous exposer au soleil notre sac de couchage, pour le débarrasser de la glace accrochée aux poils et qui provient de la congélation de notre haleine. Grâce à cette précaution, la nuit suivante, nous pouvons bien dormir ; cela ne nous était pas arrivé depuis longtemps.

Le lendemain, le vent a considérablement fraîchi. Grâce à cette brise qui gonfle vigoureusement les voiles, il est possible de remorquer les deux traîneaux à la fois. Distance parcourue : 11 Km 2. Jamais, au cours de notre expédition au Pôle magnétique, nous n'avons rencontré vent plus favorable. Le froid est vif : -12°, 2.

Dans la nuit je souffre d'une violente attaque d'ophtalmie, pour avoir négligé de porter constamment mes conserves. Par suite, le jour suivant, je dois prier Mawson de prendre la tête de la colonne. Notre camarade sait choisir la route avec tant d'habileté qu'à l'unanimité nous le prions de garder ce poste de confiance jusqu'à la fin du voyage.

Les deux jours suivants, rien de remarquable à signaler, sinon que le halage est parfois très pénible sur du *pack* bouleversé par des pressions et sur des *sastrugi* hauts de 60 centimètres. Ces vagues de neige étant orientées est-ouest et notre itinéraire allant du sud au nord, constituent de sérieux obstacles ; dans leur traversée, les traîneaux versent fréquemment.

Le 20 octobre, au soir, campé sur la banquise, à environ 1200 mètres de la côte.

21 octobre. – Le matin, je vais étudier la constitution géologique d'un promontoire voisin. On y rencontre du gneiss granitoïde, recoupé de filons de quartz. Continuant mes investigations, je m'aperçois que ce soi-disant cap est une île séparée du continent par une étroite passe. Ce détroit nous permettant de gagner plusieurs kilomètres, nous nous y engageons après le petit déjeuner. Sa côte

ouest est formée par une falaise de glace de glacier à pic. En dessous apparaissent des affleurements de gneiss granitoïde. Sur la rive orientale s'observent des dépôts morainiques découpés par des terrasses. De gros blocs erratiques se rencontrent au milieu des graviers du gradin supérieur, situé à 24 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Tandis que Mawson détermine la position de cette île, par des visées au théodolite, Mackay et moi explorons ses différents niveaux. Les blocs erratiques et les graviers appartiennent tous à des roches d'origine interne. La seule roche sédimentaire que nous rencontrons dans ces dépôts est un bloc de grès argileux renfermant des empreintes de tout petits fossiles, probablement des graines de plantes. Nous en prenons des échantillons ; ultérieurement nous ne pûmes rallier le dépôt où nous les avions laissés. Heureusement, j'avais conservé deux petits fragments de cette roche, suffisants pour être soumis à une analyse chimique et à un examen microscopique. Ce grès argileux doit provenir de la grande formation sédimentaire, appelée grès Beacon, par M. H. T. Ferrar.

L'île, que nous venons d'explorer, est dénommée provisoirement *île des Terrasses*. Du côté du détroit, elle mesure une longueur de 2 Km 705.

22 octobre. – Nous voyons la première mouette *Skua* de la saison. Dans l'après-midi, neige, en même temps la température s'élève ; vers 7 heures du soir, le thermomètre marque -14°. Le *blizzard* menace.

23 *octobre*. – Nous tenons conseil. Obligés de haler successivement nos deux traîneaux, nous ne parvenons pas à dépasser la vitesse de 6 Km 4. A ce train-là, nous ne pourrons atteindre le Pôle magnétique et être ensuite de retour à la pointe du Beurre au commencement de janvier. Donc, le seul moyen d'accomplir notre programme est de laisser en arrière une partie de nos approvisionnements et de poursuivre la route en nous mettant au régime des demi-rations.

Dans quelques jours, nous prendrons une décision à cet égard. Sur la neige tombée la veille, les patins des traîneaux s'encrassent et après chaque arrêt le démarrage est très laborieux. A 5 heures du

soir : -15°. Nombreux phoques, notamment des femelles avec leurs petits. Parfois, nous en voyons jusqu'à dix-sept à la fois.

La veille, ayant rencontré une mère avec deux jumeaux, Mackay en prend un dans ses bras et le caresse. La mère grogna d'indignation, sans oser attaquer.

La banquise est déchirée de plusieurs grandes crevasses recouvertes d'une couche de glace très mince. Une de ces fentes, large de 5 m. 50, est particulièrement mauvaise. Sous notre poids, la nappe qui s'est formée à sa surface plie. Ce fut notre *Pont de la Bérésina,* comme l'appela Mackay. Pour la traverser, nous lançons les traîneaux à toute vitesse ; le tablier s'affaisse, mais sans céder ; nous sommes sauvés !

Vers 3 heures de l'après-midi, le temps se couvre et la neige reprend. Bientôt un blizzard se lève ; aussitôt nous hissons les voiles sur les traîneaux.

24 octobre. – A l'est, un *ciel d'eau* indique l'existence, dans cette direction, d'une mer libre ; il serait donc imprudent de nous aventurer loin de la terre.

Le soir, arrivée à une longue pointe de gneiss granitoïde que nous appelons *Pointe du Gneiss*. Après le dîner, nous allons y recueillir des échantillons géologiques : nous y trouvons de la kénite.

25 *octobre.* – En poursuivant vers le nord-ouest, nous traversons une magnifique baie, qui s'enfonce dans l'ouest à une distance de 8 à 9 Km 650. De chaque côté se dressent de magnifiques chaînes de montagnes, séparées à l'extrémité de la baie par un énorme glacier. En examinant ces montagnes à la jumelle, nous distinguons à leur base du granité et du gneiss. Au-dessus, et plus loin dans l'intérieur, on aperçoit des roches stratifiées en lits horizontaux. La couche supérieure est formée par une roche noire, paraissant très dure, dont la puissance semble atteindre 90 mètres.

Les roches stratifiées, situées en dessous, d'aspect plus tendre, peuvent avoir une épaisseur de 300 mètres. Selon toute probabilité, la roche noire qui constitue les sommets est d'origine interne, peut-être est-ce une lave, et les couches horizontales appartiennent au grès Beacon. Quelques *nunataks* formés de roches de couleurs sombres se dressent au sud-est du grand glacier. De chaque côté du glacier se voient de hautes terrasses de roche en place qui partent de

l'entrée d'une vallée récente et s'étendent vers la base de hautes montagnes. Elles indiquent le niveau d'une vallée plus ancienne, datant d'une époque où le glacier était plus épais de plusieurs centaines de mètres et plus large de 16 kilomètres au moins. La dépression remplie par cet appareil affecte vers l'intérieur des terres une direction générale sud-ouest.

Nous aurions désiré explorer cet intéressant endroit, mais un pareil détour eût entraîné un retard de plusieurs jours, peut-être même d'une semaine.

Pour le moment, nous ne pouvons réussir à placer cette baie sur la carte et à repérer notre position. Plus tard seulement, nous acquîmes la certitude que cette baie était le port du Granité, dont la position sur la carte est inexacte. De semblables erreurs sont inévitables.

30 *octobre*. – Une rude journée, en revanche, très intéressante. De 2 h. 30 du matin à 6 h. 30, un petit blizzard. Nous partons un peu plus tard et, vers 10 h. 30, campons pour déjeuner, près d'une pointe rocheuse très curieuse. Elle est formée d'un gneiss gris porphyrique, coupé de filons d'une roche noire renfermant d'abondants cristaux d'hornblende, que nous appellerons provisoirement de l'amphibolate lamprophyre.

Après le dîner, nous visitons un îlot situé à 1 Km 200 de terre, un véritable paradis pour un géologue. Cette île, qui fut appelée île du Dépôt, présente sur trois faces des falaises à pic, hautes de 60 mètres, et du côté de terre une pente douce presque dépourvue de neige et de glace. A la surface, on observe presque partout des gneiss granitoïdes, remplis d'inclusions d'une roche chargée de mica noir et de grands cristaux d'hornblende. Nous y découvrîmes du titane.

Le lendemain, Mackay et Mawson, partis à la chasse au phoque après le premier déjeuner, rentrent bredouilles. Nous plions alors bagage et, à 9 h. 30 du matin, nous dirigeons vers l'île voisine. Le halage est très pénible et la traversée d'une crevasse de marée particulièrement difficile. De notre nouveau camp, Mackay aperçoit un phoque à une distance de 550 mètres environ, près de l'île. En même temps, un autre se montre près de la crevasse voisine de notre ancien bivouac. Mackay et Mawson s'acheminent aussitôt vers le premier phoque, un superbe mâle. D'un coup de piolet, mes compagnons l'assomment. Pendant ce temps, je débarrasse un traîneau et dresse la tente, puis je rejoins les chasseurs au moment

où ils achèvent d'écorcher leur gibier. Nous chargeons sur le véhicule la graisse de l'animal, le foie et les beefsteaks. La graisse, qui se congèle immédiatement, ressemble à du savon en pains. Après quoi, nous regagnons le campement pour déjeuner.

Le repas terminé, dans un ravin de l'île, nous installons un four primitif avec des fragments de la roche amphibolique qui abonde aux environs, de véritables pièces de collections. Sur cet appareil, nous allons essayer de faire cuire les beefsteaks de phoque avec l'huile fournie par le lard. Cette graisse est déposée sur notre pelle en fer, que nous chauffons par en dessous à l'aide de la lampe ; par ce procédé nous pensons extraire l'huile que nous allumerons ensuite. Pendant près de trois heures, Mawson cuisina sans grand résultat. De temps en temps, il nous permettait de goûter de petits morceaux de viande grillée, qui nous semblèrent délicieux. Tandis que cette intéressante expérience se poursuit, voici que, vers 6 heures du soir, des tourbillons de neige commencent à voler au-dessus des montagnes de l'Ouest. Absorbés par nos apprêts culinaires, nous ne faisons pas attention au phénomène ; c'est seulement lorsque la tempête est sur nous que nous nous décidons à abandonner notre cuisine improvisée. En toute hâte, Mawson et moi, nous courons vers la tente qui n'a pas été assujettie très solidement. Au moment où nous l'atteignons, le vent la renverse. Le temps nous faisant défaut pour la caler avec de la neige, nous employons à cet effet nos sacs de provisions qui pèsent chacun plus de 27 kilos. En même temps, le blizzard entraîne les beefsteaks si laborieusement cuits ; Mawson n'est pas homme à se tenir pour battu ; il se met courageusement à la poursuite de son rôti qui s'envole devant lui et réussit à le rattraper. Cela fait, il arrive nous aider à consolider la tente.

A la longue, tout finit par s'organiser, et bientôt nous nous trouvons à l'abri. Nous allumons le fourneau et faisons ensuite un excellent dîner avec du cacao, du bouillon de phoque et de petits morceaux de graisse ; ils sont carbonisés, néanmoins leur saveur est exquise.

Si nous voulons atteindre le Pôle magnétique, le seul moyen, c'est de nous mettre au régime des demi-rations jusqu'au glacier Drygalski d'où nous ferons route dans l'intérieur du pays, C'est une

distance de 160 kilomètres et, pendant ce trajet, la viande de phoque pourra nous fournir un supplément important.

Pour le voyage entre le glacier Drygalski et le Pôle magnétique, aller et retour, soit six semaines, nous reviendrons aux rations entières. Tandis que Mawson cuisine, Mackay et moi construisons sur le point culminant de l'île un cairn pour marquer l'emplacement du dépôt. Nous y laissons des lettres adressées à nos familles, au lieutenant Shackleton et au capitaine du *Nimrod*. Cette dernière est accompagnée d'un croquis, emprunté à la carte de l'Amirauté, montrant la position de notre dernier dépôt.

La lettre contient en outre des instructions détaillées sur la manière de diriger les recherches pour nous retrouver.

Suivant toute probabilité, à notre retour du Pôle magnétique, la retraite nous sera coupée par la débâcle de la banquise. En second lieu, si le *Nimrod* se met à notre recherche, il peut très bien arriver qu'il ne trouve pas nos documents. A vouloir poursuivre notre route, nous courons donc de gros danger. Mais le chef de l'Expédition nous a confié une mission. Nous ne pouvons faillir à notre tâche. Dans cette pensée, nous écrivons des lettres d'adieu à ceux qui nous sont chers.

2 novembre. – Lever à 4 h. 30. Je vais déposer sur l'île nos lettres enfermées dans une boîte de lait vide, hermétiquement fermée. Elle est solidement attachée au mât de pavillon avec des cordes et des fils de laiton.

De retour au campement, je prépare un pot-au-feu au phoque sur notre nouveau réchaud. Trois quarts d'heure plus tard, le bouillon est servi. Aujourd'hui, il est plus tard que d'habitude lorsque nous nous ébranlons. Les traîneaux avancent péniblement ; le soleil détermine la fusion de la couche superficielle de neige et la rend extrêmement glissante. Nous avançons si lentement et au prix de tant d'efforts, qu'après un trajet de 3 Km 200 nous campons pour nous reposer six heures. A minuit nous repartirons ; la nuit, la neige sera plus ferme.

Le 2 et le 3 nous suivons cet ordre de marche. Les résultats sont excellents. La température reste suffisamment basse pour maintenir sèche la surface de la banquise.

Le 3 et le 4, beau temps. Nous avançons sans encombre.

5 novembre. – Nous passons devant une partie pittoresque de la côte que nous prenons pour le port du Granité qui est situé en réalité à 32 Km 180 plus au nord. De magnifiques chaînes, dont les flancs sont dépourvus de neige et de glace, s'élèvent dans l'intérieur, au nord comme au sud, devant de belles vallées remplies par des glaciers et taillées dans l'épaisseur d'un vaste plateau neigeux. La base de ces montagnes a une teinte chaude de sépia et de terre cuite ; elle est par suite évidemment constituée par les gneiss et les granités rencontrés plus au sud. Ces roches cristallines sont surmontées par des assises verdâtres, hautes de plusieurs centaines de pieds, probablement d'origine sédimentaire. Le tout est recouvert par une roche noire qui semble un courant de lave. Dans la direction des vallées glaciaires, le plateau est disséqué en nombreuses collines coniques, dont les formes révèlent une action glaciaire très puissante dans le passé. Ces collines sont séparées de la côte par une bande de *pied-mont-glacier* qui se termine sur la côte par une falaise de glace très escarpée par endroits.

La température s'élève de plus en plus ; à midi, le thermomètre marque -5°, 5. Halage extrêmement pénible.

Pour nous remettre de ces fatigues, Mawson inaugure ce soir un poêlon qu'il a fabriqué avec un vieux bidon de paraffine. On y fait fondre la graisse et, dès que la friture commence à bouillir, on y jette des tranches de foie ou des beefsteaks de phoque. Dix minutes de cuisson suffisent pour les premiers, vingt pour les seconds. La croûte noire, laissée par l'huile, après la friture du foie, a un goût excellent. Du sang de phoque, jeté sur l'huile bouillante, fournit, d'autre part, une sorte de crêpe véritablement exquise.

Aujourd'hui, vue magnifique sur les montagnes situées au nord de l'île du Dépôt. Au pied de ces reliefs, s'étend une longue terrasse de glace, qui constitue un curieux type de *piedmont-glacier*. Sa surface convexe, par endroits très crevassée, se termine sur la mer, soit par une pente abrupte, soit par un petit escarpement. Elle s'étend, dans l'intérieur, sur une distance de plusieurs kilomètres, jusqu'aux avant monts d'une immense chaîne côtière. En même temps, toutes les larges dépressions de ce massif sont remplies à perte de vue par des glaciers. Dès que le blizzard, qui s'est levé dans la nuit, s'est un peu calmé, nous partons.

A 9 heures du soir, nous nous levons pour mettre en train le pot-au-feu. Une heure et demie plus tard, un excellent bouillon de

phoque est prêt. Après avoir halé les traîneaux pendant quelque temps, pour nous réchauffer, nous mettons la voile. Grâce au vent, nous avançons rapidement. Nous rencontrons aujourd'hui fréquemment des surfaces étendues de *brash-ice* [31]. Ce type de glace est très fréquent dans le voisinage des icebergs, qui sont précisément ici fort nombreux. Elle se forme par les gros temps, quand ces monstres s'en vont à la dérive, comme une armée de gigantesques *Yermaks,* en brisant toutes les nappes qu'ils rencontrent. Cette glace disloquée se ressoude ensuite, en formant des surfaces hérissées d'aspérités.

6 novembre. – Aucun incident.

7 *et 8 novembre.* – De nouveau, le vent s'élève et chute de neige. Malgré tout, nous avançons.

9 *novembre.* – Aujourd'hui encore, blizzard et neige. Nous profitons de la tempête pour hisser les voiles. A travers les tourbillons, et sous un jour blanc, nous ne distinguons pas les crevasses et, à chaque instant, nous culbutons. C'est miracle qu'aucun de nous se soit tiré de là sans entorse.

A la fin de l'étape, la neige cesse et le vent mollit. Dans le lointain, au nord, nous apercevons la barrière Nordenskjöld. Cette vue nous réconforte. Ce grand glacier sera-t-il facile à traverser ? Sur la carte de l'Amirauté, établie d'après les observations de la *Discovery,* il mesure une largeur de 38 à 48 kilomètres et déborde de plus de 32 kilomètres au large.

10 novembre. – Cheminé sur des *sastrugi* très durs et des arêtes de *pack* fracturé, avec, dans l'intervalle, de nombreuses crevasses. Après une matinée couverte, à midi, le soleil paraît, les nuages s'envolent, et la température s'élève. A 8 heures, ce matin, elle était de -16°, 1.

Cette étape nous amène à 800 mètres environ du bord sud de la barrière Nordenskjôld.

11 novembre. – Comme Mawson désire faire une observation magnétique précise, nous campons. Pendant que Mawson opère, Mackay et moi allons explorer la barrière voisine.

L'ascension du glacier est relativement aisée. Sa surface est presque partout formée de neige durcie, verglacée par endroits, polie dans d'autres par le frottement de la neige fraîche chassée par les blizzards. Cette barrière est çà et là accidentée de grosses protubérances de glace, hautes de 1 m. 80 qui ressemblent à des fourmilières blanches. Dans notre excursion, nous ne rencontrons que quelques rares crevasses.

Le glacier présente une pente douce, s'élevant à une trentaine de mètres au-dessus du niveau de la mer de glace et s'allongeant vers l'intérieur des terres en une immense plaine ondulée, dont on ne voit pas la fin.

De retour, nous annonçons à Mawson que, tout compte fait, la barrière Nordenskjöld paraît devoir être plus facile que la banquise. En revanche, il nous fait part d'une mauvaise nouvelle. D'après ses observations, le Pôle magnétique doit être à 64 Km 360 plus loin dans l'intérieur des terres, que la position calculée, sept ans auparavant, par l'expédition de la *Discovery*.

12 novembre. – De bonne heure, nous levons le camp. Entre le camp et le glacier, existent deux systèmes de *sastrugi,* l'un orienté nord-sud, formé par les forts blizzards, l'autre, dirigé est-ouest, engendré par les vents froids soufflant, la nuit, des hauts plateaux vers la mer.

Nous constatons, avec surprise, que cette barrière est presque complètement isolée du rivage, par des canaux très profonds, si bien que nous nous demandons si ce n'est pas un gigantesque iceberg tabulaire, échoué. Ultérieurement, nous avons reconnu que cet appareil est un *vaste piedmont-glacier* flottant à sa pointe extrême et dans ses parties centrales. Il est maintenant presque inerte et n'a plus de mouvement d'écoulement ; il est le dernier vestige de ce qui fut sans doute, autrefois, un glacier actif, amenant à l'océan le produit des précipitations neigeuses de l'intérieur. Son alimentation a tellement diminuée qu'il forme actuellement une masse stagnante.

13 *novembre.* – Encore sur la barrière Nordenskjôld. Vers 3 heures du matin, température -25°. Pour le petit déjeuner, Mawson a imaginé un vrai régal ; il consiste en petits morceaux de phoque cuits dans du sang de phoque.

Départ à 2 heures du matin par un beau soleil. Une petite brise fraîche souffle du plateau de l'ouest. A peine avons-nous parcouru 900 mètres environ sur la barrière que nous en apercevons la fin, à 600 mètres devant nous. Pour descendre l'escarpement final du glacier, haut d'une douzaine de mètres, nous faisons glisser les traîneaux sur une *congère* amoncelée contre la face terminale, en les retenant d'en haut au moyen de la corde.

Mawson prend une hauteur méridienne. Après le repas, nous rechargeons les traîneaux allégés pour la descente du glacier.

Bien qu'autour de cette barrière il n'existe pas de crevasse de marée bien nette, cet appareil me semble flotter.

Le soleil est si chaud que, avant de me coucher, je prends un bain de pieds dans la neige.

14 novembre. – Nous avons rencontré la barrière Nordenskjöld 30 kilomètres plus tôt que ne nous le faisait supposer la carte. Il doit donc y avoir une erreur quelque part. Pour arriver à débrouiller la situation, Mawson prend une nouvelle détermination de la latitude, tandis que je vérifie les distances angulaires qu'il a relevées précédemment, sur l'Erebus, le mont Lister et le mont Melbourne. Ces calculs nous placent bien au nord de la barrière Nordenskjôld, relevée par le capitaine Scott, en face la baie Charcot. Ce résultat nous comble d'aise. Nous sommes à 32 kilomètres plus au nord que nous le pensions.

Beau temps calme. Sur la banquise, çà et là, des champs de neige molle et, dans l'intervalle, de la glace vive. Les traîneaux avancent plus facilement que d'habitude.

Dans la soirée, deux mouettes s'abattent sur notre provision de viande de phoque. Dès qu'ils sentent la viande fraîche, ces oiseaux fondent littéralement sur vous. La veille, une mouette avait essayé de nous dérober nos beefsteaks de phoque pendant qu'ils cuisaient dans l'huile bouillante. La chaleur du liquide étonnait l'oiseau, chaque fois qu'il y trempait le bec, pour essayer de saisir la viande.

Vue grandiose sur la côte hérissée de montagnes. La banquise s'étend vers l'ouest sur une distance de plusieurs kilomètres jusqu'à la falaise basse d'un *piedmont-glacier,* dont le front laisse apercevoir quelques pointements rocheux. A quelques kilomètres dans l'intérieur des terres, ce glacier s'appuie contre une magnifique chaîne de montagnes, tabulaires pour la plupart, profondément

disséquées. Les dépressions de ce relief sont remplies de vastes glaciers, très crevassés, descendant en pentes douces du plateau de l'intérieur.

15 novembre. – Vent froid de sud-ouest. Temps couvert.

Tué deux jeunes phoques.

Toute la journée, ciel gris ; de temps en temps, les pannes de nuage sont traversés par des rayons de soleil qui frappent les montagnes de l'Ouest. On sent l'approche du blizzard.

Nous continuons à marcher la nuit et à dormir pendant le jour.

16 novembre. – A 8 heures du soir, au réveil, nous constatons avec satisfaction que le blizzard s'est éloigné.

Dans le nord flotte une légère buée, indice de l'existence d'eaux libres dans la mer de Ross. Ces eaux ne doivent pas être éloignées ; il est donc nécessaire de faire diligence pour atteindre le plus tôt possible le point de la côte d'où nous nous enfoncerons dans l'intérieur vers le Pôle magnétique. Après cette journée radieuse, le cuisinier, dont la semaine finit aujourd'hui, nous offre un plantureux dîner. Le cacao est plus fort, plus crémeux et plus onctueux que d'habitude.

17 *novembre.* – Une dure journée sur une neige poudreuse, puis nous parvenons à un glacier peu élevé au-dessus de la mer. Là, nous trouvons de la neige fraîche, qui nous fournit une excellente eau douce. Depuis la barrière Nordenskjöld, nous n'avions pu nous servir, pour la cuisine, que de neige saumâtre.

Le lendemain, encore une journée ensoleillée et une pénible étape. La surface de la neige subissant un commencement de fusion, les patins en bois des traîneaux sont saturés d'eau. Telle est notre fatigue que, dès que nous nous arrêtons, nous nous endormons.

Après un somme de cinq minutes, celui de nous qui fait le guet, réveille les autres et nous repartons.

Devant nous se découvre un promontoire rocheux qui semble être le cap Irizar. Nous ne sommes donc plus loin de la barrière Drygalski. Déjà, à l'horizon, une longue ligne blanche est visible, l'extrémité orientale de ce fameux et formidable glacier.

20 novembre. – L'étape terminée, je vais explorer une falaise située à environ 3 kilomètres au sud du cap Irizar. Haute de 30 mètres, elle est constituée de gneiss granitoïde à gros éléments et surmontée par une calotte de glace bleue, crevassée, épaisse d'environ 21 à 24 mètres. Entre la base du rocher et la banquise s'ouvrent de très larges et difficiles crevasses de marée. Toute la côte grouille de phoques ; sur un espace de 275 mètres on en compte plus de cinquante. Pour retourner à la tente, je dois suivre attentivement la piste laissée à l'aller de crainte de me perdre.

26 novembre. – Ce jour marque une date importante dans notre voyage, car nous atteignons un cap que nous prenons tout d'abord pour le cap Irizar. Ultérieurement, nous reconnûmes que nous avions déjà dépassé cette saillie de la côte.

Nous avançons bon train sur de la *pancacke ice,* presque entièrement dépouillée de neige.

Tandis que Mackay s'occupe de ravitailler le garde-manger, Mawson et moi escaladons un promontoire voisin, élevé de 200 mètres environ au-dessus du niveau de la mer. Ses assises sont formées par un granité rouge, traversé de larges dykes d'une roche probablement alcaline, de la phonolithe, suivant toute vraisemblance.

Du sommet se découvre, au nord, un panorama magnifique sur la banquise. A quelques kilomètres de la côte, on aperçoit un énorme iceberg, pris dans le *pack,* juste en travers de la route que nous comptons suivre le lendemain. Au nord-ouest, se trouvent l'*inlet* Geikie, et, plus loin, le grand glacier Drygalski, derrière lequel on distingue des reliefs. Au nord, le glacier du Drygalski est bordé par une falaise escarpée. A la jumelle, nous reconnaissons que ce glacier est très accidenté. C'est un amoncellement de blocs irréguliers, entassés les uns sur les autres, découpé de crevasses ; un hérissement de séracs et un dédale de gouffres.

Dans lest, existent de grandes nappes d'eau libre qui s'étendent vers la côte par de longs canaux jusque dans notre voisinage. Plusieurs paraissent se prolonger dans la partie de la banquise qui s'étend entre le glacier Drygalski et le point où nous nous trouvons.

Nous n'avons donc pas un moment à perdre pour atteindre le glacier avant la débâcle. Qu'un blizzard tant soit peu violent se lève, et toute la banquise qui nous sépare du Drygalski se transformera en un *pack* en dérive.

Sur ce cap, nous avons recueilli une très belle collection d'échantillons et relevé de nombreuses preuves de l'ancienne extension des glaciers.

28 novembre. – Lever à 8 heures du soir ; départ à minuit.

Sous nos pas la glace craque ; le bruit qu'elle produit ressemble à celui du claquement de fouet.

Dans ces parages, on observe encore deux systèmes de *sastrugi :* le principal orienté nord-ouest sud-est, dans la direction de la brise soufflant du plateau ; l'autre engendré par les blizzards, allongé suivant la direction nord-sud.

Maintenant, nous commençons à être un peu à court de biscuits. La première conséquence de ce jeûne se manifeste par notre conversation : nous ne parlons plus pour ainsi dire que de cuisine, de pain, de gâteaux, de fruits. A toutes les haltes, il n'est question que des plats délicieux dont nous sommes jadis régalés, dans tel ou tel restaurant fameux.

29 novembre. – Toute la journée, le vent du plateau souffle très frais.

A mesure que nous avançons vers le nord, la surface de la banquise s'accidente de longues ondulations pareilles à de grandes vagues. Il semble, que la mer ait été subitement congelée, au moment où elle était agitée par une forte brise. Ces accidents sont évidemment dus à la pression exercée par la progression du glacier Drygalski.

30 *novembre.* – Le soleil étant maintenant très chaud dans la journée, pour économiser le combustible, nous essaierons de faire fondre de la neige en l'exposant aux rayons du soleil, dans notre marmite en aluminium couverte de suie. L'expérience a un plein succès. A 9 heures du soir, quand je me réveille, la moitié de la neige dont j'avais rempli la marmite est fondue.

1er décembre. – Halage très laborieux.

Pendant toute une demi-journée, nous luttons contre de hauts *sastrugi,* et des vagues de glace bleue séparées par de profonds ravins. Pour passer ces dépressions, il faut décharger les traîneaux, puis les hisser à bout de bras, attachés à une corde. Après avoir ainsi lutté pendant près d'un kilomètre, nous campons.

Pendant que Mawson fait des observations magnétiques et mesure des angles au théodolite, Mackay et moi partons pour reconnaître en avant le terrain et chercher une route praticable aux traîneaux, au milieu de ce chaos de pitons, de séracs et de crevasses. Nous avançons ainsi sur une distance de 4 ou 5 kilomètres. Nous marchons attachés à la corde ; malgré cette précaution, avant de rentrer au camp, nous culbutons dans une vingtaine de crevasses. Heureusement, elles sont remplies d'une neige dure, et dans ces chutes nous n'enfonçons que jusqu'aux épaules. Avant de partir, nous avions pris soin de planter un pavillon au sommet d'un piton de glace au-dessus du campement ; sans cela il nous aurait été fort difficile et même impossible de retrouver la tente, tant les accidents du glacier masquent toute vue dans un rayon très court.

A notre retour, Mawson a terminé ses opérations. L'inclinaison de l'aiguille aimantée est ici de 2° 30' par rapport à la verticale. La neige qui forme les crevasses est couverte de petits cristaux de glace pointus qui ont l'aspect d'une mousse légère blanche. Ils sont apparemment engendrés par l'évaporation des couches d'air humides enfermées entre les parois de ces fentes. Pendant le jour, l'air qui se trouve sous les *ponts* de neige s'échauffe légèrement ; la température baissant la nuit, surtout sous l'influence du vent des plateaux, cet air s'élève et filtre à travers la couche superficielle de neige ; rencontrant alors un milieu plus froid, l'humidité qu'il contient se condense sous forme de ces cristaux. Se reproduisant tous les jours, ce processus finit par engendrer cette mousse de glace.

Le glacier Drygalski a au moins 32 kilomètres de large. Si nous poursuivions notre route, étant donnée notre vitesse normale d'un kilomètre par demi-journée de marche, vingt jours seraient nécessaires pour le traverser et encore cette évaluation est plutôt modérée.

D'après ce que nous connaissons de ce glacier, il est clair que sur une distance considérable, les difficultés ne feront que s'accroître et que le trajet sera très pénible. Dans ces conditions, le plus prudent est de battre en retraite et de revenir sur la banquise.

2 *décembre.* – Nous rebroussons chemin. A minuit, le temps, jusque-là beau et ensoleillé, se gâte ; un épais brouillard s'abat sur nous et masque toute vue, si bien que nous avons le plus grand mal à retrouver nos traces. Plus tard, heureusement, le brouillard se lève et à 6 heures du matin le soleil reparaît. Nous sommes maintenant devant le front sud du glacier, et de nouveau au milieu des vagues de glace de la banquise. Nous tournons alors dans l'est pour contourner le glacier. A notre gauche s'élèvent de grosses protubérances de glace, hautes de 15 à 18 mètres, et qui appartiennent au Drygalski.

De nouveau, ciel couvert ; de gros cumulus épais filent rapidement vers le sud-est.

3 *décembre.* – Même route dans l'est, toujours parallèlement au bord oriental du glacier.

Vers la fin de l'étape, nous traversons un long canal orienté nord-ouest, couvert de glace de mer, et qui forme une longue et profonde échancrure dans la masse du glacier.

Avant de nous coucher, nous allons, Mawson et moi, reconnaître le terrain au nord d'un des monticules qui accidentent la surface du Drygalski. Pendant que Mawson retourne au camp, je poursuis vers le nord-ouest. Après plusieurs chutes dans des crevasses qui découpent en tous sens les monticules de glace bleue, je descends sur les bords du canal qui, vers le nord-ouest, peu à peu se transforme en un chenal de torrent glaciaire et devient impraticable aux traîneaux.

4 décembre. – A la suite de ma reconnaissance, nous décidons d'explorer ces parages, avant de nous y engager avec les traîneaux, afin de ne pas être exposés à nous fourvoyer dans une impasse. Après avoir remorqué les bagages sur une distance de 1600 mètres environ, nous faisons halte devant des dunes de neige. Pendant que Mackay répare un montant de la tente, Mawson et moi escaladons plusieurs monticules de glace situés à droite du camp ; nous voulons nous orienter et reconnaître dans quelle direction nous devons aller. Après le déjeuner, nous partons tous à la découverte, armés de nos piolets et munis d'une corde. Nous suivons pendant un peu plus de 3 kilomètres une large vallée tapissée de neige, s'étendant dans la direction du mont Larsen. A environ 2 kilomètres de là, elle tourne un peu sur la droite vers le mont Larsen, et nous amène dans une

région très difficile. De tous côtés, des monticules, des crêtes de glace bleue, des dépressions brusques et d'innombrables crevasses. Dans ces fentes, fréquemment, nous enfonçons jusqu'aux hanches, arrêtés ensuite par des nappes de neige dure qui les remplissent. A coups de piolet, Mawson démolit un de ces *ponts* ; nous voyons alors qu'il a une épaisseur de 30 à 45 centimètres, et qu'en dessous s'ouvre un abîme insondable, dont l'ouverture ne dépasse pas 9 mètres. Presque partout le terrain sur lequel nous avançons sonne creux ; il est évident qu'en dessous de la nappe superficielle s'étend un réseau de crevasses très profondes. Nous sommes maintenant à peu près à 6 Km 5 au nord de notre camp ; de là nous n'apercevons aucune nappe d'eau libre au milieu de la banquise. Du haut d'une pyramide de glace, Mackay ne découvre non plus rien de suspect sur la glace de mer. Dans ces conditions, nous retournons rapidement vers le camp que nous rallions à 3 heures du matin. Nous sommes tous assez fatigués comme d'habitude. Pour ne pas apporter de neige sur la toile qui sert de plancher dans la tente, nous enlevons nos brodequins cloués et prenons nos mocassins. Puis nous avalons un bon repas composé de *hoosh* et de viande de phoque frite dans l'huile et dans la graisse.

Il est maintenant évident que, même si nous arrivons à traverser le Drygalski, et, en escomptant les circonstances les plus favorables, ce trajet sera très long et nos provisions s'épuisent rapidement !

Dans la nuit du 4 au 5 décembre, Mackay, parti à la poursuite d'un phoque, rentre au camp ; il a accompli un trajet de 22 Km 5 sur la banquise ; il rapporte d'abondantes provisions, 13 kilos 5 de viande, de foie et de graisse. Il a eu les plus grandes difficultés à traverser la large fissure franchie cinq jours auparavant. Aujourd'hui, il eût été impossible de faire passer là un traîneau. Mackay avait marché dix-sept heures avec sa lourde charge de viande. Pendant tout ce temps, il n'avait pris que de rares repos. Il est très fatigué et a besoin de faire un bon somme. En allant nous chercher les provisions dont nous avons un si pressant besoin, notre camarade nous a rendu un service de premier ordre. Pour le récompenser, nous le laissons dormir.

Le 6 décembre, à minuit, nous levons le camp. Traversant de hauts monticules de glace bleue, nous entrons dans le vallon exploré deux jours auparavant.

7 décembre. – D'épais cumulus amassés sur le cap Washington et sur les monts Melbourne et Nansen rendent le jour triste et terne. Suivant toute probabilité, ces lourds cumulus doivent être produits par une nappe d'eau libre entre le Drygalski et le cap Washington ; si une débâcle est survenue au nord du glacier, nous sera-t-il possible d'atterrir après avoir traversé cette barrière ? Maintenant nous rencontrons des ravins profonds de 30 à 40 mètres, bordés de corniches, pareils à ceux qui nous ont obligés à la retraite plusieurs jours auparavant. Ici, heureusement, ils sont moins difficiles, et, au prix de détours considérables, nous parvenons à les dépasser.

Après le repos du soir, Mawson et moi, allons reconnaître la route du lendemain, sur une distance d'environ 3 kilomètres. Son aspect, au premier abord, n'est pas engageant ; à perte de vue toujours des vagues de glace ; figurez-vous une mer tempétueuse brusquement solidifiée. Les dépressions sont dominées par des monticules de neige dure, terminés sur leurs faces nord par des escarpements parfois surplombants.

8 décembre. – Aujourd'hui encore, une magnifique journée ensoleillée. Ce n'est qu'au prix des plus grands efforts que nous parvenons à hisser les traîneaux au sommet des monticules, puis à leur faire descendre les pentes couvertes de neige fraîche.

9 décembre. – Mawson souffre d'une légère ophtalmie. Dans la journée, il fait très chaud ; à minuit la température est d'environ -7°, 2. De temps à autre la glace craque bruyamment par suite de la dilatation qu'elle éprouve sous l'influence de la chaleur.

Sur une pente de glace bleue, l'inclinaison dépasse 33 pour 100 ; c'est un travail diabolique de hisser les traîneaux sur de pareilles déclivités.

Au moment de camper, Mackay, qui marche en tête pour tracer la route, aperçoit de l'eau libre près du point nord de la Barrière, à une distance d'environ 5 ou 6 kilomètres. Se souvenant de *Xénophon et de la Retraite des Dix Mille*, il crie, comme les soldats grecs : Oakarra ! Oakarra !

Il ne faut donc plus compter sur la banquise pour atteindre le point de la côte, d'où nous nous proposons de nous engager dans

l'intérieur.

Dans la journée, plusieurs pétrels des neiges et trois mouettes Skua tournoient autour de notre campement. Mawson essaie de capturer une mouette au moyen d'une ligne ; un oiseau se laisse prendre, mais pendant que notre camarade le hale, il réussit à s'échapper et avec lui l'espoir d'un rôti.

10 décembre. – Toujours sur le glacier Drygalski.

A la fin de l'étape, grande est notre satisfaction. Nous avons quitté le glacier proprement dit, et nous trouvons actuellement sur une nappe de glace que l'on peut appeler une *Barrière* ondulée. Dès lors, nous pouvons faire route dans le nord-ouest, puis dans l'ouest.

11 décembre. – Jolie vue sur la baie Terra Nova. L'extrémité nord de la barrière Drygalski semble située à 1 Km 5 du point où nous nous trouvons.

Les contours extérieurs de la Barrière et ceux de la côte située devant nous ne concordent pas du tout avec la représentation qu'en donne la carte de l'Amirauté anglaise. Nous n'apercevons pas la *côte basse en pentes* annoncée par ce document.

Campé aujourd'hui plus tôt que d'habitude, afin d'aller reconnaître le terrain. A 800 mètres au nord-ouest de la tente, s'élève un monticule de glace. Immédiatement, Mackay s'y rend, afin d'avoir une vue d'ensemble sur le pays, pendant que Mawson recharge son appareil photographique dans le sac de couchage qui lui sert de chambre noire, et que je vais dessiner le panorama de la côte. Depuis quelque temps, les crevasses sont devenues si rares, qu'il me semble inutile d'emporter mon piolet. Or, à 6 mètres de la tente, brusquement j'enfonce jusqu'aux épaules dans une fente dont rien ne révèle l'existence. Je n'ai que le temps d'ouvrir les bras et de m'agripper au bord de la crevasse ; une seconde d'hésitation, et je tombais au fond de l'abîme. La neige sur laquelle je suis arrêté est si molle, que je n'ose faire aucun mouvement pour me sortir de cette situation, craignant de la voir s'ébouler sous moi. Heureusement Mawson était à deux pas ; à mon premier appel, il accourt, et, accroché à son piolet solidement enfoncé dans la glace, il me tend une main secourable.

Le temps est superbe. Aussi bien, du haut du monticule voisin, je puis dessiner un panorama très complet, tandis que Mawson

photographie la côte et prend des relèvements. Ses observations montrent que la carte de cette région doit être notablement modifiée.

Très loin, au delà des montagnes que dore le soleil, entre le nord et l'ouest, se trouve le but de notre expédition. Jusqu'ici, l'issue de notre entreprise est restée incertaine. Si nous voulons réussir, il n'y a pas une heure à perdre ; sans tarder, il faut nous préparer à monter à l'assaut du plateau.

12 décembre. – Nous amenons les traîneaux à un kilomètre en avant, jusqu'à un point situé un peu à l'ouest du monticule de glace isolé dont j'ai parlé plus haut. Comme cette protubérance commande toute la région environnante, elle doit être elle-même très visible lorsqu'on approche du glacier Drygalski, par mer, en venant du nord. Comme nous ne découvrons pas trace de la *côte plate en pente* qu'indique la carte, et, comme ce point ne doit pas être éloigné, nous prenons le parti d'installer ici notre dépôt. Nous y laisserons un traîneau avec le matériel inutile, quelques vivres et tous nos échantillons géologiques. De là nous poursuivrons avec un seul traîneau. De ce dépôt au Pôle magnétique, la distance est d'au moins 354 kilomètres. C'est donc à aller et retour un trajet de 708 kilomètres environ et l'on peut largement en compter 800 avec les détours.

Il est clair que l'ascension du plateau ne sera pas facile. Avant de savoir qu'entre nous et le mont Melbourne la banquise s'était complètement disloquée, nous avions formé le projet de suivre la côte vers le nord jusqu'à la baie de Gerlach. Cette baie est située, comme nous pouvons nous en rendre compte d'ici, au milieu de montagnes escarpées hautes de 1 800 à 2 500 mètres. Comme maintenant on ne peut en approcher que par terre, l'accès de ce lieu nous est interdit. Plus près de nous, et au nord-ouest du camp, s'élève le mont Nansen, une des plus magnifiques cimes que nous ayons vues dans l'Antarctique. Plus à gauche, juste en plein ouest, le mont Larsen forme un autre massif. Entre ce relief et le mont Nansen, s'ouvre un large glacier, coupé de chutes de séracs et déchiré de crevasses. A mi-route, entre les monts Larsen et Nansen, à plusieurs kilomètres de la côte, s'élève un énorme *nunatak*. A gauche du mont Larsen, débouche un autre glacier, moins difficile que celui du mont Nansen. Cet appareil se termine près de la côte en pente rapide et conflue avec la barrière Drygalski. Au sud de ce glacier, que

nous appellerons le glacier du mont Larsen, se trouve un autre grand massif montagneux, borné au nord par le mont Bellingshausen et au sud par le mont Neumayer. Les contreforts du mont Neumayer se terminent par des escarpements à pic, qui bordent au nord le glacier Drygalski.

Notre premier soin est de préparer une quantité de vivres suffisante pour le trajet de 800 kilomètres que nous allons entreprendre. En conséquence, Mackay se rend dans une petite baie située à 2 kilomètres environ de notre campement, pour y capturer des phoques et des pingouins. Il en rapporte une copieuse charge de viande, de graisse, de foie.

13 décembre. – Nous emporterons, outre sept semaines de vivres, tout notre équipement et tous nos instruments scientifiques. Le poids total de ces bagages est de 335 kilos environ. Dans l'état où nous sommes, pourrons-nous haler une telle charge sur la neige molle, puis la hisser sur les glaciers accidentés qui défendent l'accès des hautes montagnes ?

Le soleil est maintenant si chaud qu'il fond la graisse de phoque contenue dans nos sacs en peau de buffle, si bien que nous devons la placer à l'abri. Dès que nous laissons un ustensile de couleur sombre sur la neige, échauffé par le soleil, il s'enfonce peu à peu.

14 décembre. – J'écris au lieutenant Shackleton, au capitaine du *Nimrod* et à ma famille, puis j'enferme les lettres dans une boîte à lait fixée au mât de pavillon qui indique l'emplacement du dépôt. Sur le traîneau que nous laissons ici, nous chargeons les vêtements dont nous n'avons pas besoin, le fourneau à graisse de phoque, quelques biscuits restant au fond d'une boîte de fer-blanc, et tous nos échantillons de géologie ; après quoi, nous hissons le véhicule au sommet du mamelon. Là-haut, avec nos piolets, nous creusons deux sillons dans lesquels les patins du traîneau sont solidement fixés. Après quoi, nous le couvrons de blocs de glace pour bien le tasser dans le sol, puis dressons un mât, haut de 1 m. 80, surmonté d'un pavillon noir. Sur ces entrefaites, le vent commence à souffler avec force.

Pour permettre de retrouver plus aisément ce dépôt, Mackay plante un second mât de pavillon près de la mer libre, à quelques mètres de la falaise de glace.

18 décembre. – Après minuit, à l'heure du déjeuner, nous atteignons de très intéressantes moraines, formées de blocs de divers calibres, presque tous fournis par des roches éruptives et enchâssés dans la glace. Ces matériaux paraissent être les vestiges d'une ancienne moraine du mont Nansen, bien qu'ils se trouvent à près de 25 kilomètres en avant du front du glacier actuel. Un des blocs les plus remarquables de ces dépôts est une diorite très riche en sphène. On trouve également des morceaux de grès et de calcaire. Les plus grands échantillons mesurent 2 m. 10 de diamètre et appartiennent presque tous à un granité porphyroïde rouge. Nous prenons de nombreux échantillons.

De légers cumulus sont amoncelés dans le nord-est. Le temps est calme et de temps à autre des rayons de soleil percent les nuages. Vers

2 heures de l'après-midi, le vent du plateau tombe et il commence à neiger légèrement.

19 décembre. – A minuit, nous nous mettons en route sous la neige, nous guidant d'après la direction du vent et celle des accidents du glacier. Bientôt, nous arrivons sur le bord d'une crevasse, large de 1 mètre à 1 m. 20, remplie d'eau salée. Nous sommes donc sur de la glace de mer.

... Le ciel est légèrement brumeux ; de temps à autre le brouillard se lève et nous pouvons apercevoir dans le lointain de magnifiques falaises de granité rougeâtre dont les sommets sont enveloppés de nuages légers. Le paysage me rappelle les Grampians d'Ecosse, près de la grotte d'Ossian au col de Glencœ. Un peu plus tard, à travers la buée nous distinguons une vallée de glace très crevassée, à laquelle accède une longue descente rapide. Ne sachant si nous pourrons franchir cette dépression, nous laissons notre traîneau et notre tente, et partons en reconnaissance avec nos piolets et la corde. Nous trouvons bien un chemin pour traverser la vallée, mais au delà, la glace est plus mauvaise que jamais. Nous rejoignons donc le traîneau, et, après avoir dressé la tente, entassons sur le bas de la toile de gros morceaux de glace pour la maintenir au niveau du sol et empêcher le vent de pénétrer dans notre abri. Juste à ce moment la neige commence à tomber et le vent de sud-ouest fraîchit.

Nous sommes au milieu d'un labyrinthe de crevasses et de monticules. Pendant le reste de la journée et toute la nuit suivante, la

neige continue, accompagnée d’un blizzard. Comme d’habitude lorsque la tempête souffle, la température s’élève ; par suite, la neige fond et des gouttes d’eau tombent de tous côtés dans la tente. A nos pieds se forment même de petites mares. Nous couvrant de nos vêtements imperméables, nous parvenons à nous préserver la tête de cette aspersion. Quoi qu’il en soit, nous dormons jusqu’à 7 heures du matin, 20 décembre, tellement notre fatigue est grande.

Après le déjeuner, conseil. Devons-nous continuer vers le glacier du Nansen, ou battre en retraite pour essayer d’une autre route vers le plateau ? Mackay désire continuer, tandis que Mawson et moi sommes d’avis contraire. La majorité l’emporte et nous nous décidons de revenir sur nos pas. Maintenant, nos chances d’atteindre le Pôle magnétique ont singulièrement diminué. Nous sommes déjà au 20 décembre, et il nous faut être de retour au dépôt du Drygalski au plus tard vers le 1er ou le 2 février, si nous voulons être recueillis par le *Nimrod*. De plus, nous ne sommes pas à plus de 30 mètres au-dessus du niveau de la mer ; encore n’atteignons-nous cette faible altitude qu’au sommet des monticules ; souvent même nous nous trouvons au niveau de la mer. Pour aller au Pôle magnétique et rejoindre ensuite notre dépôt, la distance à couvrir est de 800 kilomètres environ. Et il ne nous reste que six semaines de vivres ! Avec cela, une épaisse nappe de neige rendra le halage encore plus laborieux qu’auparavant. Nous en avons bientôt la preuve. Dès que nous nous remettons en marche, la neige s’agglutine aux patins et forme une couche si épaisse qu’après un parcours de 200 mètres, il faut nous arrêter et la gratter. Abandonnant le traîneau, nous partons en avant explorer le terrain. Nous avançons vers le sud-ouest, afin de reconnaître si le glacier du Bellingshausen n’est pas plus accessible que celui du mont Nansen. Nous pataugeons dans une neige fondante, parsemée de mares peu profondes. Naturellement nous avons les pieds trempés ; lorsque la température tombe vers le soir nos bas gèlent. Après une marche de près de 3 kilomètres, nous reconnaissons, à la lorgnette, que le pied du Bellingshausen est très accidenté et très crevassé. Nous allons alors examiner une nappe d’assez bonne apparence à la base d’un contrefort granitique du mont Larsen. Après avoir escaladé un grand nombre de monticules de glace et traversé plusieurs crevasses et une ancienne moraine, nous voici sur les bords de plusieurs lacs, à la jonction de la banquise et de la nappe de neige que nous voulons

examiner. Avant d'arriver à ces nappes, nous rencontrons un torrent coulant sous la glace, alimenté par la fusion des neiges qui couvrent les pentes voisines de la côte.

Au delà des lacs, nous parvenons au pied d'un petit glacier. En raison d'une épaisse couche de neige molle, l'ascension en est très pénible. A chaque pas nous enfonçons jusqu'aux genoux. Quoi qu'il en soit, nous montons jusqu'à une altitude de 365 mètres. De là, nous voyons que la partie de notre glacier rejoint celui du Bellingshausen à 800 mètres environ plus loin, et à 240 mètres plus haut. Cette découverte nous ravit ; comme le petit glacier est très escarpé et s'élève d'environ 456 mètres sur une distance de moins de 1600 mètres, nous ne songeons pas à hisser notre lourd traîneau sur cette pente abrupte, couverte de neige molle et fondante.

Près de notre camp, situé dans le voisinage de la côte, nous découvrons une moraine composée de graviers. Ces matériaux se trouvent mélangés à de l'argile marine contenant de nombreux débris de serpule, de coquilles de pecten, de bryozoaires, et de foraminifères, etc., Mackay y trouve également un très bel échantillon de corail, voisin du *Deltocyathus,* et un *Waldheimia*. Tous ces échantillons sont soigneusement rapportés au campement. Pendant que nous sommes occupés à ces recherches géologiques, nous entendons le grondement de nombreux torrents qui dégringolent des montagnes abruptes situées au sud de notre glacier.

Dans une autre partie de la moraine voisine de la tente, Mawson découvre un minéral vert et brillant qui paraît intéressant. L'examen en est remis à demain.

Après cette journée de labeur nous sommes tous exténués ; de plus, Mackay souffre d'une ophtalmie. Tandis que nous nous endormons, le tonnerre des avalanches résonne pareil à de lointaines décharges d'artillerie.

24 décembre. – Au moment d'attaquer notre petit glacier pour gagner le plateau, quelques légers flocons commencent à voler et bientôt un blizzard se déchaîne. Après avoir lutté contre le vent pendant une demi-heure, nous campons.

Dans la nuit, la tempête est si violente qu'à tout moment nous nous attendons à ce que la tente soit emportée. La toile n'est plus très solide, après toutes les réparations qu'elle a subies.

Le lendemain, vers 7 heures du matin, je me lève pour ôter la neige accumulée sur les parois de la tente et qui nous pèse sur les pieds et sur les jambes.

Dans l'après-midi, l'ouragan s'apaise un peu et les tourbillons de neige cessent. Aussitôt nous nous levons et déjeunons. Nous plaçons sur le traîneau la moitié de sa charge, et, non sans peine, le hissons jusqu'au haut de la pente de glace, soit à l'altitude de 243 mètres. Tout ce travail est exécuté, en dépit d'un blizzard qui n'est pas encore calmé et qui, par moments, redouble de violence. Après avoir déchargé le traîneau, nous redescendons au camp prendre le reste des bagages.

25 *décembre*. – Vers midi, nous commençons le halage de la seconde moitié du chargement, accompagnés par le murmure poétique des ruisseaux. Nous constatons avec satisfaction, lorsque nous faisons halte à 10 heures du soir, que nous avons dépassé l'inconfortable zone de fusion des neiges. Autour de nous, tout est sec ; en revanche, il fait froid. Nous sommes maintenant à plus de 364 mètres au-dessus du niveau de la mer.

26 décembre. – La Noël ! Le vent descend du plateau supérieur avec la force d'un blizzard. Nous nous levons, et, après avoir éprouvé quelques difficultés à l'allumage du *Primus,* à cause de la brise, nous préparons le déjeuner. En présence de la persistance du mauvais temps, nous nous recouchons.

A midi, le vent tombe. Nous repartons alors avec le traîneau portant la demi-charge restante. Le ciel est très clair et le soleil brille. A 394 mètres d'altitude, nous remettons en mouvement le taximètre du traîneau que nous avions arrêté pendant l'ascension. Un peu plus loin, la pente diminue et nous pouvons, désormais, haler tous nos bagages à la fois. Ce soir, au bivouac, nous sommes à plus de 608 mètres au-dessus du niveau de la mer. En distance linéaire, nous avons parcouru 6 Km 430 environ. Le vent du plateau ne souffle presque plus. L'air est chaud et sec. N'ayant aucun cadeau de Noël à offrir, Mawson et moi faisons présent à Mackay d'un peu de *sennegrœss* pour bourrer sa pipe. Sa provision de tabac est depuis longtemps épuisée.

27 décembre. – Nous entrons dans la zone du névé. Par suite nos brodequins ne nous sont plus utiles. Nous constituons ici un petit dépôt avec ces chaussures, tous nos échantillons géologiques, un jour de vivres et deux de combustible, puis nous nous remettons en marche.

Ce jour-là, étape de plus de 16 kilomètres.

28 décembre. – Route au nord-ouest. Temps lourd et couvert.

Traversé des nappes de glace lisse, alternant avec des névés. Parcouru aujourd'hui un peu plus de 16 kilomètres. Un vent froid souffle du haut plateau vers l'ouest.

30 décembre. – Les monts Larsen et Billingshausen disparaissent en dessous de l'horizon, tandis que, au nord, se montrent de nouvelles cimes que tout d'abord nous identifions avec les monts New-Zealand, Queensland, de la carte du capitaine Scott. Plus tard, Mawson affirma que la cime la plus orientale, au moins, était nouvelle et non encore baptisée.

Un vent violent souffle encore du plateau. Nous sommes maintenant à l'altitude d'environ 1368 mètres. Comme en plein hiver, la vapeur d'eau contenue dans notre respiration se congèle au contact de l'air. Lorsque nous dressons la tente pour le déjeuner, le vent est si violent qu'il manque d'arracher le toit de toile. Il s'est levé la nuit dernière, vers minuit, et depuis souffle à la vitesse de 20 à 25 kilomètres à l'heure. Il amène un peu de neige. La brise tombe seulement dans la soirée. Longueur de l'étape : 17 Km 6 ; altitude : 1520 mètres.

31 décembre. – Mawson exécute de nouvelles observations magnétiques. Pour cela, nous avons campé au fond d'une large dépression du névé. Le résultat n'est pas encourageant. Le gisement du Pôle magnétique est plus loin à l'intérieur que nous ne le pensions. Ces observations et le ravaudage de la tente déchirée nous ont mis fort en retard ; aussi est-ce à minuit seulement que nous campons. Le terrain monte toujours, la neige devient plus molle et les *sastrugi* plus saillants. Depuis le mardi précédent, nous sommes au régime de la ration réduite, pour économiser des vivres au cas où la durée de notre voyage dépasserait nos prévisions.

Ce soir-là, environ 1600 mètres avant le campement, nous apercevons, à notre grande surprise, vers l'ouest, une chute de glacier. C'est une preuve que cette nappe est encore soumise à un mouvement d'écoulement.

Vu une mouette Skua. Elle nous a suivis de loin pendant quelques instants, nous prenant peut-être pour des phoques mourants se traînant vers l'intérieur des terres ? Nous sommes maintenant éloignés de 128 kilomètres de l'eau libre la plus proche. Désappointée, la mouette nous fausse compagnie.

Longueur de l'étape : 16 kilomètres.

1er janvier 1909. – Temps calme. Léger vent du plateau. Température relativement élevée.

Mawson prend des hauteurs méridiennes et observe la déclinaison magnétique. La latitude, à midi, est : 74° 18'.

Le soir, pour fêter la nouvelle année, Mawson nous sert un succulent *hoosh* et un grand bol de cacao. Après une marche épuisante, combien ce repas nous paraît succulent !

2 janvier. – Les *sastrugi* inclinent graduellement dans une direction nord-ouest. Par endroits la neige est très molle, par suite, halage pénible. Nous nous élevons cependant de 88 mètres, après avoir traversé plusieurs ondulations dont le fond se trouve à 9 ou 12 mètres en contrebas de leurs sommets.

3 janvier. – Nous nous élevons encore de 152 mètres. La plus dure étape depuis que nous cheminons sur le plateau. La neige est encore plus poudreuse que la veille ; les ondulations, plus nombreuses et plus creuses ; elles forment des dénivellations d'environ 15 mètres. Les *sastrugi* mesurent une hauteur de 0 m. 60 à 0 m. 90. Les sommets des grandes ondulations portent généralement de la neige dure. Les vents en ont chassé la neige molle qui demeure accumulée dans les dépressions. Aussi bien la traversée de ces bassins nous donne du fil à retordre. Au prix des plus grands efforts, nous parvenons à couvrir nos 16 kilomètres.

4 janvier. – La pente diminue. Nous sommes maintenant à l'altitude de 1824 mètres. Dans cet air froid et raréfié, la respiration

devient pénible. Nous ne souffrons pas positivement du mal de montagne, mais nous nous sentons plus faibles que d'habitude.

Vers le soir, nous apercevons de grands nuages arrondis comme des *dos de baleine,* pareils à ceux que nous avons si souvent observés sur l'Erebus, avant les coups de vent. De gros cumulus s'étendent rapidement du nord-ouest vers le sud-est ; un blizzard semble proche.

Aujourd'hui, halage moins pénible qu'hier. Nous abattons encore nos 16 kilomètres.

5 *janvier.* – Ciel très couvert, sauf au sud et au sud-est. Dans ces directions apparaissent des taches bleues. La neige semble imminente. L'air est calme et relativement chaud, mais l'éclairage mauvais ; lorsque le soleil paraît, ses rayons brûlent la peau. La nappe de neige est accidentée de nombreux *sastrugi ;* en revanche elle porte. Aujourd'hui, 16 kilomètres.

7 janvier. – A cinq heures du matin, au moment du lever, le thermomètre marque -25°. A midi, latitude : 73° 43'.

Une des journées les plus froides que nous ayons eues sur le plateau. Vent de nord-ouest.

Halage pénible, le terrain continue à s'élever. Longueur de l'étape : 16 kilomètres.

9 janvier. – Vent froid soufflant du plateau. Horizon noyé par de légers tourbillons de neige ; plus aucune chaîne de montagnes en vue ! Nous avançons péniblement à travers les grosses lames d'une mer de neige. Le silence et la solitude sont impressionnants.

Vers 10 h. 30 du matin, un halo solaire, très marqué, produit par la présence de cristaux de glace en suspension dans l'air. Il dessine un cercle parhélique avec deux faux soleils à chaque extrémité de l'équateur du halo, parallèle à l'horizon et passant par le centre de l'astre.

Vers midi, le vent tombe et le temps devient clair. Mawson peut par suite faire plus facilement son observation de la déclinaison magnétique. Dans l'après-midi, calme.

Nous commençons à ressentir les affres de la faim. Pour calmer cette torture, nous parlons constamment de restaurants et de dîners

succulents. Comme d’habitude, nous couvrons nos 16 kilomètres. Nous sommes maintenant à l’altitude de 2128 mètres.

10 janvier. – Une journée exquise, chaude et claire. La neige est excellente, aussi avançons-nous bon train.

11 janvier. – Lever à 7 heures du matin ; température : -24°, 4. Une légère brise souffle du sud-est ; fraîchissant vers midi, elle vire à l’ouest, puis revient au sud-est.

Mawson a un commencement d’ophtalmie à l’œil droit. Mackay et lui souffrent de gerçures aux lèvres qui laissent la peau à vif. Ce matin, Mawson éprouve de grandes difficultés à ouvrir la bouche ; le sang, en se congelant, lui colle les lèvres.

Étape : 17 Km 700. Neige assez ferme ; presque plus de pente. Les seuls accidents de terrain sont de longues ondulations et des *sastrugi*. Ces vagues de neige ont maintenant une direction différente. Au lieu d’être orientées d’ouest ou de nord-ouest en est, elles sont alignées du sud-est au nord-ouest. Cette disposition semble annoncer qu’au retour nous aurons peut-être de forts vents debout. La boussole est maintenant très paresseuse et le théodolite magnétique fonctionne difficilement. Le ciel étant clair, Mawson fait de bonnes observations sur la position du méridien magnétique.

12 janvier. – Ce soir, après le dîner, Mawson, ayant fait une minutieuse étude du rapport de l’expédition de la *Discovery* sur les observations magnétiques, annonce sous réserve que le Pôle magnétique, au lieu de se déplacer vers l’est, comme il l’a fait de 1841 (observations de Sabine) à 1902 (campagne de la *Discovery),* se meut maintenant vers le nord-ouest. Les observations de l’inclinaison, relevées plusieurs fois par jour, à heures régulières, confirment cette hypothèse. Il nous faudra donc pousser plus loin dans le nord-ouest que nous le pensions. Cela devient inquiétant, en raison de l’indigence de nos approvisionnements.

13 janvier. – Pendant et après le déjeuner, discussion de la situation. Le changement de la position du Pôle entraîne une modification de nos plans. Après avoir revu soigneusement ses calculs, Mawson annonce que nous n’atteindrons pas le Pôle

magnétique avant quatre jours. L'aiguille horizontale ne bouge presque plus. Nous décidons donc de poursuivre en avant.

A 10 h. 30 du matin, température : -21°, 1. A midi, Mawson fait une observation avec le cercle d'inclinaison Lloyd Break ; l'aiguille incline maintenant de 50' par rapport à la verticale ; elle marque par suite 89° 10'. A midi, latitude : 73°sud.

Longueur de l'étape : 20 Km 900.

14 janvier. – Longueur de l'étape : 19 Km 5.

15 janvier. – Lever à 6 heures du matin. Froide brise du sud ; température : -18°, 3 à 9 h. 30. Latitude : 72° 42'.

A 11 h. 40, observation magnétique. L'inclinaison est ici de 89° 45'. L'angle fait par l'aiguille avec la verticale n'est donc plus que de 15'. Enfin nous touchons presque le Pôle magnétique.

Les observations de Bernacchi, durant les deux ans de séjour de la *Discovery* à l'île de Ross, montrent que les variations journalières de l'aiguille aimantée sont parfois considérables. A une petite distance du Pôle, le compas pointe dans des directions légèrement différentes aux diverses heures du jour ; le centre d'attraction exécute donc une révolution journalière autour d'une position moyenne. D'après Mawson, nous sommes déjà au Pôle magnétique. Si nous exécutions ici des observations pendant vingt-quatre heures de suite, suivant toute probabilité, pendant cet intervalle le Pôle passerait à un moment donné dans cette localité. Quoi qu'il en soit, nous décidons de pousser plus loin.

Ce soir, l'inclinaison est de 89° 48'.

Couvert aujourd'hui 22 Km 5. Se fondant sur l'augmentation rapide de l'inclinaison dans ces derniers jours et sur les observations de Bernacchi, Mawson estime à 21 Km 500 environ la distance à laquelle nous devons nous trouver de la position moyenne du Pôle sud magnétique. Pour la localiser avec une certitude absolue, des observations continues pendant un mois seraient nécessaires ; toutefois la position déjà obtenue présente une exactitude suffisante. Dans ces conditions, nous ferons demain une marche forcée de 20 Km 900, afin d'atteindre la position moyenne du Pôle, d'y planter le pavillon, et de revenir de 17 Km 700 en arrière. Comment nous avons effectué cette marche de 38 Km 600 en une seule étape, c'est ce que nous allons raconter.

Samedi 16 janvier. – Lever à 6 heures du matin. Après le petit déjeuner, nous halons le traîneau sur une distance de 3 Km 218. Là, nous abandonnons la plus grande partie de nos bagages et prenons seulement la tente, le sac-lit, le *Primus,* et quelques vivres. Nous emportons également les pieds du cercle d'inclinaison et du théodolite pour les employer à jalonner notre route, le compas ne donnant plus aucune indication utile. A 3 Km 200 du dépôt, nous plantons le pied du cercle d'inclinaison, puis, à 3 Km 200 plus loin, celui du théodolite ; enfin, à 3 kilomètres ; au delà de ce repère, nous dressons la tente et déjeunons. Nous avançons ensuite de 8 kilomètres dans la direction du Pôle magnétique, de façon à nous placer dans la position moyenne calculée par Mawson : 72° 25' latitude sud et 155° 16' longitude est.

Notre camarade dispose son appareil photographique de façon à nous prendre ensemble et à manœuvrer l'obturateur à l'aide d'un cordon. Pendant ce temps, Mackay et moi enfonçons le mât de pavillon. Puis nous nous découvrons et hissons l'*Union Jack* à 3 h. 30. Pour obéir aux instructions du lieutenant Shackleton, je prononce alors la formule : « Je prends possession de la zone renfermant le Pôle magnétique au nom de l'Empire britannique. » En même temps, je presse le déclic de l'obturateur en tirant sur la corde. Nous poussons ensuite trois hurrahs en l'honneur du Roi.

Au nord, le ciel est à ce moment ombré de cumulus peu élevés. Peut-être ces nuages indiquent-ils le voisinage d'un bras de mer ? Ultérieurement, nous avons découvert une profonde entaille dans la ligne de la côte, à l'ouest du cap Nord ; il est donc possible que l'océan ne soit pas très éloigné d'ici.

Au moment où nous déployons le pavillon national, la température est exactement de -17°, 8.

Nous nous remettons ensuite rapidement en marche pour regagner notre petite tente verte, perdue au milieu de cette immensité neigeuse. Sur les *sastrugi* la marche est pénible. Aussi éprouvons-nous un grand soulagement lorsque, au loin, nous apercevons notre abri. Une fois arrivés, nous absorbons un peu de cacao, des biscuits et un petit morceau de chocolat. Puis nous repartons, halant le traîneau lentement et péniblement ; nous retrouvons le pied du théodolite, ensuite celui du cercle d'inclinaison. Finalement, vers 10 heures du soir nous rallions le dépôt.

Pour fêter ce grand événement, nous nous octroyons ce soir un *hoosh* plus copieux que d'habitude. Mawson refait le paquetage ; après quoi, nous nous couchons, anéantis de fatigue, mais satisfaits d'avoir pu remplir la mission qui nous avait été confiée.

Le lendemain, à 10 heures du matin, conseil pour discuter la situation, et aviser aux moyens de rallier le *Nimrod,* tandis qu'il croisera le long de la côte, vers la barrière Drygalski. Avant d'entreprendre la marche de quatre jours que nous avons accomplie pour atteindre le Pôle magnétique, nous avions décidé qu'au retour les étapes ne seraient pas inférieures à 20 Km 900 par jour. En ce point, nous étions éloignés, *à vol de mouette,* du dépôt Drygalski d'au moins 418 kilomètres. Comme nous avons couvert 17 Km 700 la veille, il ne nous reste plus que 400 Km 300 à franchir. Nous sommes maintenant au 17 janvier, et le *Nimrod* doit partir à notre recherche le 1er Février. Comme le jour est continu, le navire arrivera peut-être devant la barrière Drygalski dans la matinée du 2 février. Nous décidons donc de redoubler d'efforts pour atteindre le dépôt vers le 1er février, soit dans une quinzaine. Par conséquent, les étapes devront être en moyenne de 27 kilomètres. Et, dans ce calcul, nous ne tenons pas compte du temps que les blizzards peuvent nous faire perdre. Or, les *sastrugi* indiquent que des ouragans sont fréquents dans ces parages et qu'ils nous souffleront dans la figure. Il semble donc presque impossible d'atteindre le but dans le délai voulu.

Heureusement, le jour de notre départ, le 17 janvier, le temps est radieux. Léger vent de nord-ouest. Nous ne pouvons souhaiter mieux. La brise change de direction en même temps que nous. A l'aller, elle avait soufflé du sud-est ; maintenant elle se lève de la direction opposée et nous pousse dans le bon chemin.

Quoique le départ ait été tardif, nous couvrons 25 Km 740.

18 janvier. – Encore beau temps ; halage pénible. Malheureusement Mawson boite de la jambe gauche et souffre cruellement.

20 janvier. – Retrouvant aujourd'hui nos anciennes pistes, notre marche est plus facile. L'aiguille aimantée est toujours inutile.

22 janvier. – Mackay gagne une livre de tabac, à valoir lorsque nous serons rentrés dans les pays civilisés, pour avoir aperçu le

premier le *Land Fall* [32], – une nouvelle montagne, à l'ouest du mont Nouvelle-Zélande, à peine visible dans le lointain. Cette découverte nous cause la plus grande joie. Etape : 24 kilomètres.

24 janvier. – Encore une journée pénible sur de la neige molle. L'après-midi, la vue du mont Baxter nous réconforte.

Vers le soir, discussion sur la route que nous tenons.

Suivons-nous nos anciennes pistes ou nous en écartons-nous ? D'après Mackay, nous serions plus près qu'à l'aller de la *nouvelle montagne* ; Mawson affirme, au contraire, que notre route actuelle est la même qu'en montant. Mawson a raison. Nos anciennes traces sont, en effet, visibles sur une courte distance, entre des *saslrugi* nouvellement formés. Après cette constatation, je crois plus que jamais au remarquable flair de Mawson pour s'orienter. Distance parcourue : 25 Km 700.

25 *janvier*. – Un petit blizzard. Nous devons maintenant nous trouver à encore 129 Km 500 du dépôt du mont Larsen.

Dans l'après-midi, température : -19°, 4. Très fatigués après cette étape. Ces quatre ou cinq derniers jours, nous avons pris une tablette de sirop d'Easton ; elle nous procure un agréable réconfort.

Le blizzard cesse vers 8 heures. Au moment de camper, le mont Nansen apparaît.

26 janvier. – Nous perdons aujourd'hui nos anciennes traces. Dans l'après-midi, le ciel se couvre et l'éclairage devient détestable.

Nous sommes maintenant sur du névé, dur comme du marbre, qui s'abaisse en une succession de pentes rapides. De temps en temps, le traîneau s'emballe et dégringole avec de grands heurts. Pour tenir sur cette surface glissante, Mawson fixe ses crampons à ses mocassins. Les miens sont en si mauvais état que je ne puis les mettre. Je suis donc par derrière, en retenant le traîneau. A la fin, nous atteignons une surface unie où nous campons.

Parcouru aujourd'hui 25 Km 500.

27 janvier. – Franchi 25 Km 700. Nous ne sommes plus maintenant qu'à 64 Km 300 du dépôt du mont Larsen.

28 janvier. – Couvert aujourd'hui 32 Km 180 ; une de nos plus dures étapes. Le soir nous sommes fourbus.

29 janvier. – Levés à 8 heures du matin. Le vent du plateau souffle à raison de 24 kilomètres environ à l'heure.

Après notre expérience de la veille, nous décidons de ne pas hisser la voile sur le traîneau. Il est bien moins fatigant de tirer le véhicule que de le diriger lorsqu'il est couvert de toile. Nous faisons toute diligence pour avancer le plus rapidement possible. D'heure en heure, les monts Nansen et Larsen deviennent plus distincts. Peut-être atteindrons nous ce soir le dépôt ?

Nous allions camper après une étape de 32 kilomètres, lorsque Mackay, avec ses yeux perçants, aperçoit à 1600 mètres devant nous, le petit pavillon bleu du dépôt. Encore un dernier effort et nous touchons le but. A minuit passé seulement, nous nous couchons.

30 janvier. – Nous ne nous levons qu'à 9 heures. Le soleil brille, mais des nuages inquiétants se concentrent dans le sud. Après le premier déjeuner, nous chargeons les bagages qui constituent le dépôt (c'est-à-dire nos brodequins, nos piolets, un peu de pétrole, une petite quantité de vivres et des échantillons géologiques). Par suite des alternatives de gel et de dégel, nos chaussures sont remplies de glace. C'est tout un travail, très pénible et très long, que de les en débarrasser, si bien que nous ne pouvons partir qu'à 11 heures du matin.

A peine en route, nous voici au milieu d'un labyrinthe de crevasses. Elles mesurent de 30 centimètres à 2 mètres de large et sont toutes couvertes. L'existence de ces fissures n'est révélée que par une légère dépression à la surface de la neige autour de leurs deux lèvres. L*e pont se* trouve par conséquent légèrement en contrebas du niveau général du glacier. Quelquefois, cependant, la couche de neige est si épaisse qu'elle dissimule les crevasses totalement. En tout cas, lorsque nous apercevons une dépression, nous prenons grand soin de ne pas mettre le pied sur le bord.

Malgré mes précautions, je culbute. Un pont s'est effondré sous moi. Fort heureusement, je puis saisir la corde au moment de ma chute. La force du choc sur le trait d'attelage se trouve ainsi amortie. Je m'enfonce seulement de 1 m. 80 sous la neige et, avec l'aide de Mawson et Mackay, je puis remonter.

Un peu plus loin, après avoir traversé d'autres crevasses, nous nous apercevons de la disparition du taximètre. Il a dû, probablement, tomber au fond d'un gouffre. Comme nous touchons au terme de notre expédition, cette perte, qui en d'autre temps eût été un désastre, n'a guère d'importance.

Avant cet accident, nous avions parcouru environ 12 Km 870.

Pour rejoindre le bord de la mer, devons-nous reprendre la pente de neige que nous avons suivie à l'aller ou bien suivre le grand glacier Larsen jusqu'à sa jonction avec la barrière Drygalski ? Mackay est partisan du premier itinéraire, Mawson et moi du second. « Un bon tiens vaut mieux que deux tu l'auras », répète Mackay. Mawson et moi redoutons qu'à la suite du dégel la glace n'ait fondu au pied de notre ancienne route et que par suite nous ne puissions descendre les escarpements rocheux. Il nous faudrait alors rebrousser chemin en opérant une ascension très pénible. Nous aurions à remonter environ 400 mètres sur une distance de 1600. L'événement prouva que Mackay avait raison et que nous avions tort. Donc, nous descendons le glacier principal, bordé de falaises constituées d'un granité rouge foncé et d'une roche éruptive sombre.

Maintenant, Mawson souffre tellement de sa jambe qu'il ne peut marcher qu'à grande peine. Pour comble, Mackay et moi sommes atteints d'ophtalmie. A 9 Km 650 environ du campement du déjeuner, le glacier du mont Larsen devient très rapide ; à droite, vers son confluent avec le glacier Drygalski, il est fendu d'innombrables crevasses et accidenté de crêtes très saillantes. Nous inclinons donc vers la rive nord. A la fin, la déclivité devient si raide que nous avons toutes les peines du monde à retenir le traîneau et à l'empêcher de s'emballer. Nous faisons alors halte, pendant que Mackay part en reconnaissance. De retour, il nous annonce que l'étroite bande de neige qui recouvre le glacier, près de la rive sur notre gauche, s'étend jusqu'en bas de la descente et paraît praticable. Mais avant de s'engager dans cette voie, il est nécessaire de munir le traîneau de freins. Pour cela Mackay enroule les patins de corde goudronnée ; après quoi, nous mettons le véhicule tout doucement en mouvement, prêts à le lâcher, s'il vient à s'emballer. Le frein de Mackay fait merveille, si bien qu'il devient nécessaire de pousser légèrement le traîneau pour le faire avancer. Les grandes crevasses et les chutes de glace se trouvent près du confluent des glaciers Drygalski et Larsen, un peu sur notre droite.

Nous sommes maintenant sur une glace totalement différente de celle que nous avons rencontrée jusqu'ici. Au pied des collines de granité, apparaissent de petits lacs glacés, et, devant ces nappes, de belles moraines. Autour de ces lacs et sur une distance considérable, les pentes qui y aboutissent sont formées de grandes plaques de glace, minces, incurvées, dessinant une figure, semblables aux calices de certains coralliaires composés actuels, ou à ceux d'espèces éteintes, connues des géologues sous le nom d'alvéolines. Ces plaques incurvées, semblables à des tuiles, ont une pente d'environ 45°et constituent un sérieux obstacle à la marche du traîneau, car leurs bords arrêtent les patins. La difficulté n'est pas moindre pour nous. Cette glace, si curieuse, au point de vue pittoresque, et si intéressante pour un glaciériste, est un terrain de marche abominable ; sous nos poids, les tuiles de glace se brisent et nous enfonçons jusqu'au genou. Fréquemment nous tombons et avons toutes les peines du monde à nous relever. On a l'impression d'avancer sur une nappe de moules de verre, en forme de *concombres,* érigés à un angle de 45°. Parfois les tuiles sont assez épaisses et assez solides pour supporter notre poids. Mais comme leur surface forme un angle de 45' sur l'horizontale, nous glissons de côté et à chaque pas nous risquons une entorse.

Après une courte marche sur cette surface diabolique, nous prenons le parti de camper sur la glace vert-pâle d'un lac voisin. Mawson essaie la résistance de la nappe et affirme que, bien que peu épaisse, elle peut nous porter. Nous avançons sur ce lac, pendant une centaine de mètres, vers son extrémité nord-est. Il y a de ce côté un peu de neige qui pourra servir à border le bas de la tente.

Entre temps, le ciel s'est couvert. Pour assujettir le piquet de la tente, nous faisons de petits trous dans la glace, puis, tandis que Mackay cuisine, Mawson et moi entassons un remblai de neige autour de notre abri. Ensuite, nous allons en reconnaissance. Il est 2 heures du matin lorsque nous campons ; à 4 heures seulement, nous nous couchons.

Près de la tente se trouve la plus belle moraine latérale que j'aie jamais vue. Elle est composée de blocs d'un beau granité rouge, mélangés à des porphyres quartzifères couverts de taches de rouille produites par l'oxydation des pyrites de fer, et à des roches brunes peut-être intermédiaires entre le granité et la diorite. Nous découvrons que dans l'est, c'est-à-dire sur la route vers notre dépôt

du Drygalski, le glacier est hérissé d’énormes crêtes et déchiré d’innombrables crevasses. Dans cette direction, le passage semble fermé. Le seul itinéraire praticable paraît passer près de la moraine latérale, à l’endroit où le glacier la rejoint. Encore cette route ne semble-t-elle pas précisément facile. Avant de nous coucher, nous décidons que le lendemain nous déchargerons le traîneau et ferons des portages, si cela est nécessaire.

La glace du petit lac sur laquelle nous campons n’est épaisse que de 0 m. 05 à 0 m. 075. Elle s’est formée sans aucun doute tout récemment, après le dégel. Elle fond sous l’influence de la chaleur dégagée par notre sac de couchage et, le lendemain matin, nous nous réveillons au milieu d’une petite mare.

31 janvier. – Lever vers 11 heures du matin.

Après avoir allégé le traîneau de la moitié de sa charge, nous partons à la recherche d’un passage vers la banquise ou vers la barrière de Drygalski. Nous longeons la moraine latérale sur une distance de 800 mètres, en suivant une dépression engendrée, suivant toute vraisemblance, par l’écoulement de l’émissaire des petits lacs. Dans ces parages, Mawson crève la glace et enfonce dans l’eau jusqu’au-dessus du genou. Malgré nos efforts pour le maintenir droit, le traîneau culbute fréquemment contre les aspérités de la glace. Nous franchissons une série d’ondulations, puis traversons des dépressions couvertes de glace brisée où nous barbotons dans l’eau ; finalement nous arrivons au pied d’une grande crête de glace. A notre gauche s’élève un imposant massif de granité, dressé à pic en escarpements de 600 mètres. La pression exercée par les glaciers du Drygalski et du mont Larsen l’un contre l’autre a engendré, au milieu de cet appareil, de puissants bombements, orientés obliquement à la direction de la côte.

A l’heure du déjeuner, nous arrivons devant une ancienne moraine d’un relief considérable. Parmi les matériaux qui la constituent, se trouve un beau granité à gros grains, dont Mackay prend un spécimen. Si plusieurs blocs s’élèvent au-dessus de la surface de la glace, la plupart sont engagés dans le glacier.

Le 1er février, à 7 heures du matin, nous nous fourrons dans notre sac. Toute la journée il neige. La chute atteint une épaisseur d’environ 0 m. 15. Sur la face de la tente exposée au soleil, la neige

fond, et l'eau, traversant la toile, vient former de petites mares à la tête de notre lit. Mawson souffre toujours cruellement de sa jambe.

Maintenant nous devons être à 25 Km 700 seulement, à vol d'oiseau, du dépôt Drygalski. Nous n'avons plus que pour deux jours de vivres ; dans ces conditions il est urgent d'avancer le plus vite possible, et, le 1er février au soir, malgré une neige épaisse et un blizzard, nous nous remettons en route. Le glacier est couvert d'une couche molle, épaisse de 0 m. 225. La marche est par suite extrêmement pénible, d'autant plus qu'il est impossible de nous diriger avec certitude à travers les tourbillons qui nous enveloppent. A 8 heures du soir nous campons ; une fois le dîner fini, nous nous glissons dans le sac.

2 février. – A 8 heures du matin, un beau soleil brille dans un ciel clair. Nous sommes résolus à un effort désespéré pour atteindre le dépôt, d'autant que peut-être le *Nimrod* y arrivera de son côté.

Une fois de plus, encore de la neige molle. Bien que réconfortés par le bon sommeil de la nuit dernière, cela tire terriblement. Nous traversons un lit de torrent glaciaire, et plus loin, arrivons sur le bord d'une seconde dépression du même genre. Là, à côté d'un piolet muni d'un petit pavillon bleu, nous abandonnons la tente, le sac de couchage, le fourneau, l'huile et les provisions qui nous restent, le cercle Lloyd-break, le théodolite, les pieds, les collections géologiques. Puis, après avoir bu du thé et mangé deux biscuits, nous partons à toute vitesse en avant. Le traîneau, complètement allégé, avance maintenant très rapidement. Après un court détour, nous traversons le lit du torrent glaciaire sur un pont de neige, puis un peu plus loin un second.

A 5 Km 600 de là, nous nous arrêtons de nouveau pour manger un morceau de fromage et quelques biscuits. Nous repartons ensuite vers le N. -8°-E. (magnétique). De temps à autre, Mawson observe l'horizon à la lunette dans l'espoir d'apercevoir le dépôt. Soudain il pousse un cri de joie : il voit distinctement le pavillon, à environ 11 kilomètres dans le S. -38°-O. (magnétique). Mackay regarde à son tour dans la direction indiquée. Mais lui ne voit rien. Je ne suis pas plus heureux. Mawson nous répond que nous devons souffrir d'une attaque d'ophtalmie, puis il regarde de nouveau. A sa grande stupeur, il n'aperçoit plus le dépôt. L'horizon semble monter et descendre de haut en bas comme s'il bouillonnait. Le mirage !

Mawson, cependant, est si certain d'avoir vu le pavillon que nous inclinons notre route dans le S. -38°-O. (magnétique). 1 600 mètres plus loin, du sommet d'une butte, Mawson aperçoit maintenant distinctement le dépôt. Encouragés par cette nouvelle, nous poursuivons notre route.

A minuit, le thermomètre descend à -17°. Je sens alors que mon orteil droit est mordu par la gelée. Toute la journée, mes souliers ont été remplis de neige et mes chaussettes trempées. Le vent ayant déterminé un abaissement brusque de la température, l'eau qui remplit mes brodequins et mes chaussettes se congèle. Aussitôt on fait halte, la tente est dressée, le *Primus* allumé et un souper préparé, tandis qu'avec l'aide de Mawson je me déchausse et me frictionne vigoureusement.

Réconfortés par notre souper, nous repartons, espérant bien cette fois atteindre le dépôt, ou tout au moins le chenal situé à 1600 mètres en avant. Mais les plans les mieux combinés échouent souvent.

En avant, apparaît une inquiétante raie blanche, soulignée en arrière par une barre sombre. C'est, comme nous le voyons bientôt, un ravin ou *barranco* ouvert dans l'épaisseur du glacier, un nouvel et redoutable obstacle. Il mesure environ 182 mètres de large et de 9 à 12 mètres de profondeur. Il est limité sur un bord par une falaise verticale et sur l'autre par un escarpement surplombant au sommet. Au nord-est, entre les murs du *barranco* apparaît un ruban d'eau de mer en communication par un long et étroit chenal avec l'océan, distant d'environ 4 Km 800. Vers l'intérieur des terres, la dépression s'étend à perte de vue. En dessous du point où nous nous trouvons, le fond est formé de glace de mer traversée de larges crevasses de marée. A notre grande surprise, des phoques et des pingouins Empereur s'ébattent dans ces fissures.

Tout bien examiné, nous décidons de tenter la traversée du *barranco*. Après quelques recherches, nous découvrons une pente praticable pour le traîneau et, au moyen d'une corde, le faisons glisser doucement jusqu'au fond. Les bidons d'huile tintent pendant cette opération, mais aucun dommage n'en résulte. Au fond du ravin, des crevasses béantes, profondes de 3 à 4 mètres et larges de 0 m. 90 à 1 mètre, nous retardent singulièrement. Pendant la traversée du ravin, Mackay tue deux pingouins Empereur ; leur poitrine et leur

foie regarnissent le garde-manger. Pendant ce temps, Mawson examine la falaise opposée pour y chercher un passage.

Me sentant très fatigué par toutes ces marches forcées, je prie Mawson de prendre le commandement de l'escouade. A mon avis, les circonstances actuelles m'autorisent à prendre cette décision.

La tâche dont le chef de l'Expédition nous avait chargés a été accomplie suivant ses instructions. Nous avons atteint le Pôle magnétique austral. Maintenant, nous ne sommes plus qu'à 3 ou 4 kilomètres du dépôt Drygalski, et, bien que depuis deux jours nous n'ayons en fait de vivres que des biscuits cassés et un peu de fromage, nous ne risquons pas de mourir de faim. Le *barranco* renferme, en effet, en abondance des phoques et des pingouins. Toutefois il est certain que notre situation est quelque peu aventurée. Suivant toutes probabilités, le *Nimrod* est arrivé. Admettons que le navire soit dans nos parages : il est fort possible qu'il n'ait pas aperçu le pavillon de notre dépôt. Si d'ici quelques jours le navire ne paraît pas, il sera nécessaire de nous apprêter à hiverner dans cette région, à moins que nous ne tentions de regagner les quartiers d'hiver du cap Royds, en contournant les massifs montagneux et les glaciers qui bordent la côte.

Après avoir examiné soigneusement la falaise sud-est du *barranco*, nous reconnaissons qu'il est possible de l'escalader. Nous amenons le traîneau jusqu'au bord d'une formidable crevasse qui précède la pente de neige que nous espérons pouvoir gravir. Notre plan est de décharger le traîneau, de le haler ensuite jusqu'au sommet de cette pente et de le dresser debout contre la paroi, afin de nous en servir comme échelle pour escalader le rebord surplombant la falaise. Mackay réussit à franchir la crevasse, au moyen d'une passerelle improvisée avec les montants de la tente. Sans trop de difficultés il arrive jusqu'au monticule sous la corniche de la falaise. Mais à notre grand désappointement, ce monticule est formé de neige molle. Le piolet y enfonce jusqu'au manche. Par suite il est impossible de dresser ici le traîneau. Le passage est donc impraticable. Tant soit peu découragés, nous ramenons le véhicule au fond de la falaise nord-ouest par laquelle nous étions descendus au fond du *barranco*. Comme aux temps classiques, si la descente de l'Averne est aisée, la remontée ne l'est point. Mawson se place à la tête du traîneau avec le pic et la corde de halage, tandis que Mackay et moi le poussons par derrière. Au prix d'efforts considérables, nous

parvenons à faire avancer le traîneau de quelques ponces. Dès que nous avons un peu gagné de terrain, pour l'empêcher de revenir en arrière pendant que nous soufflons, Mawson enroule la corde autour de son piolet. A force de patience nous arrivons au sommet de la paroi et nous voici de nouveau sur le plateau, mais toujours séparés de notre dépôt par le *barranco*. Nous ne sommes guère éloignés de plus de 4 Km 8 du but ; aussi prenons-nous le parti de nous reposer pour nous remettre un peu de cet effort acharné.

Si le *Nimrod* découvre le pavillon du dépôt et se tient près de la côte, nous pourrons d'ici gagner l'embouchure de *L'inlet* et lui faire des signaux. Depuis la veille 8 heures du matin, nous sommes debout. Nous dînons d'un hachis de foie de pingouin, puis, à 7 heures du matin, nous nous glissons dans notre sac. Un quart d'heure après, comme nous le sûmes plus tard, le *Nimrod* passa, faisant route vers le mont Melbourne, à 3 milles environ de la falaise de glace sur laquelle nous étions campés. Des tourbillons de neige chassés par une brise légère masquèrent aux hommes de quart le pavillon du dépôt et notre tente.

3 février. – Après avoir dormi de 7 heures du matin jusqu'à 11 heures, nous nous levons, déjeunons, rechargeons le traîneau et repartons vers la rive nord du *barranco*. Au fond du ravin grouillent des phoques et des pingouins. Sur une centaine de mètres, sont réunis plus d'une centaine de phoques. A 1600 mètres environ de notre campement, nous arrivons sur le bord d'un petit canon tributaire du *barranco*. Nous l'évitons en tournant à droite, puis suivons le bord de la gorge principale sur une distance de 2 Km 400 environ. Toujours elle se prolonge vers l'intérieur des terres. Aussi commençons-nous à être découragés. Mackay part de nouveau à la recherche d'un passage. A quelques pas de là, il découvre un *pont* de neige et nous crie aussitôt la bonne nouvelle.

Quelques instants après, nous sommes devant ce pont. A chaque extrémité s'ouvre une crevasse, et, au milieu, le tablier semble fléchir. Nous nous avançons avec les plus grandes précautions ; rien ne bouge ; nous lançons alors le traîneau jusqu'au milieu, puis, escaladant la rive opposée, nous le halons ensuite de toutes nos forces. Quelques minutes plus tard, nous avions franchi le dernier obstacle qui nous séparait du dépôt.

A 10 h. 30 du soir, nous atteignons un monticule de glace, au sud de l'*inlet* dans lequel se termine le *barranco*.

N'en pouvant plus, nous campons sur ce tertre à 1600 mètres de notre cache.

Après le dîner, nous discutons la situation. En premier lieu, il nous paraît préférable d'aller camper près du dépôt ; là, la tente peut être aisément aperçue du large et, de ce point, nous aurons une vue plus étendue sur la mer. Si le *Nimrod* ne paraît pas, nous devrons essayer de gagner par terre la pointe de la Hutte, en nous nourrissant, en route, de viande de phoque. Cette perspective n'est guère réconfortante. Nous aurons à franchir 320 kilomètres sur une côte hérissée d'escarpements rocheux et coupée de glaciers très crevassés. Mackay est d'avis que, si d'ici quelques jours le *Nimrod* ne paraît pas, il faudra nous mettre en route.

Nous laisserons au dépôt un document pour le *Nimrod,* au cas où il arriverait ici ultérieurement. Nous l'avertirons d'avoir à nous chercher le long de la côte, et, s'il ne nous découvre pas, de faire des dépôts de vivres et de pétrole en plusieurs points déterminés. Mackay estime que, par ce moyen et avec un peu de chance, nous pourrons atteindre la pointe de la Hutte avant l'équinoxe de mars. Mawson et moi sommes, au contraire, d'avis d'attendre ici jusqu'aux derniers jours de février.

En somme, à quelque point de vue qu'on l'envisage, notre situation n'est pas brillante. Un long séjour dans la région maussade du glacier Drygalski, où les chutes de neige sont fréquentes et abondantes, ne sera pas agréable. La perspective d'une marche longue, difficile et périlleuse, pour atteindre la pointe de la Hutte, n'est pas non plus très réconfortante. De plus, le régime du phoque et du pingouin, qui pour le moment fait nos délices en raison de sa nouveauté, sera, à la longue, rebutant.

Fort découragés par la vision des fatigues qui nous attendent, nous allions commencer les paquets pour gagner du temps, lors qu'une détonation retentit tout proche. A ce bruit, nous tressaillons, puis voici une seconde décharge beaucoup plus forte. Nous demeurons interdits. « C'est un coup de canon ! » s'écrie Mawson, et il se précipite vers la porte de la tente. Comme celle-ci est étroite et en forme d'entonnoir, il se produit un encombrement. Apercevant sur le côté une petite ouverture, j'allonge précipitamment la tête, juste pour recevoir un coup de pied de Mawson en train de sortir. Tandis que je

reprends mon équilibre, Mackay se précipite à son tour, me renverse et n'hésite pas à me marcher sur le corps. Quand enfin je suis parvenu à me remettre sur mes pieds, Mawson est déjà à 100 mètres et Mackay à environ 50. « Apportez quelque chose à agiter en l'air », me crie de toutes ses forces Mawson, et je retourne en courant vers la tente pour prendre le sac de Mackay. Quand je reviens à toute vitesse, le spectacle le plus émouvant se déroule devant moi. A moins de quatre cents mètres, le bon vieux *Nimrod* s'avance droit vers l'anse au fond de laquelle nous sommes. En nous voyant courir vers la mer, tous les hommes du bord poussent de retentissants hurrahs.

Combien profonde est notre émotion ! Qui ne s'est pas trouvé dans une situation pareille ne peut se rendre compte de la violence des sentiments qui nous assaillent. Dans un instant aussi dramatique que délicieux, nous avons l'impression de passer de la mort à la vie. Le sentiment que j'éprouve tout d'abord est celui d'un immense soulagement et d'une joie intense ; puis je ressens une gratitude fervente envers la Providence qui a si miséricordieusement envoyé nos amis à notre secours.

Je suis soudain ramené sur terre par un grand cri de Mackay : « Mawson vient de tomber dans une crevasse, voyez, juste en face de vous ! » Mackay s'agenouille alors dans la neige, près d'un petit trou bleu-saphir, ouvert dans le névé. « Rien de cassé ? » crie-t-il, et d'en bas arrive un « non » réconfortant. Mawson est tombé à une profondeur d'environ 6 mètres. Nous essayons de l'en tirer à l'aide des bretelles du traîneau, mais nos efforts réunis demeurent sans succès. Devant cet échec, Mackay court vers le bord de l'eau pour appeler des hommes du *Nimrod*.

Le navire se trouve maintenant à deux cents mètres, en train de mouiller le long de la falaise méridionale de l'anse. De toutes ses forces Mackay crie : « Mawson est tombé dans une crevasse et nous avons atteint le Pôle magnétique ! » L'accident a été si subit que l'on ne s'est aperçu de rien à bord. Une voix claire, ferme et réconfortante, qui m'est étrangère, annonce immédiatement l'envoi d'une escouade de secours. En moins de temps presque qu'il n'en faut pour l'écrire, officiers et matelots accourent en hâte à l'avant du *Nimrod* et se laissent glisser sur la banquise. J'informe Mawson qu'on vient à notre aide. Il me répond que, pour le moment, il est tout à fait bien, que la mer pénètre au fond de sa crevasse, mais qu'il a pu se maintenir à 30 centimètres au-dessus sur une petite saillie

qui a arrêté sa chute. Entre temps, l'escouade, conduite par le second du navire, J. K. Davis, est arrivée sur les lieux. Une planche est lancée par-dessus la crevasse, et, Davis, avec cet esprit de décision qui le caractérise, se fait rapidement descendre dans le gouffre. Une fois au fond, il passe autour de Mawson la corde au moyen de laquelle il était descendu, puis, au moyen de tractions lentes, vigoureuses et rythmées, l'escouade du *Nimrod* a bientôt ramené Mawson à la surface. Notre camarade se tire de l'aventure sans autre suite que de légères contusions dans le dos. Après le sauvetage de Mawson, on procède à la remontée de Davis.

Maintenant, nous pouvons serrer la main de l'escouade de secours. Nous retrouvons les braves visages amis de notre traversée de l'an dernier et quelques figures nouvelles. Ce sont nos vieux camarades Armytage et Brocklehurst, le Dr Michell, Harbord (l'officier qui, comme nous l'apprîmes plus tard, avait découvert le pavillon du dépôt), nos braves maîtres d'hôtel Ansel et Ellis, l'excellent maître d'équipage Cheetham, Paton, et bien d'autres encore. Quelles cordiales poignées de mains et sincères congratulations viennent ensuite ! Le plus empressé à nous souhaiter la bienvenue est le capitaine Evans, l'ancien commandant du *Koonya* pendant la remorque du *Nimrod* de Lyttelton jusqu'au Cercle antarctique. La présence d'un officier aussi expérimenté et aussi réputé dans le monde maritime de Nouvelle-Zélande et d'Australie à la tête du navire nous cause la plus grande satisfaction. Le capitaine Evans me donne de suite les meilleures nouvelles de ma femme et des miens. Tandis que des mains empressées font le paquetage de nos bagages, le capitaine Evans nous accompagne jusqu'au *Nimrod*.

A peine a-t-il mis le pied à bord que Mackay a déjà trouvé le moyen de se procurer une pipe et du tabac, et il s'en donne à cœur joie.

Une fois de plus, nous nous retrouvons bientôt tous ensemble sur le pont du *Nimrod*. On nous aligne pour nous photographier. Aussitôt que les opérateurs ont terminé leur œuvre perverse – car nous formons un triste groupe – nos amis nous entraînent prendre le thé. Après nos cent vingt-deux jours de dur labeur, sur la banquise et à travers le grand désert de neige de l'intérieur, notre petit vapeur nous paraît aussi luxueux qu'un grand transatlantique. Se trouver de nouveau confortablement assis sur une chaise et se voir servir du pain et du beurre frais, du gâteau et du thé, c'est le Paradis !

Nous apprenons alors l'aventure terrible d'Armytage, Priestley et Brocklehurst sur leur glaçon emporté par la dérive avec deux jours de vivres seulement et en compagnie de squales. Nos amis nous racontent leur sauvetage, comment ils purent profiter d'un contact momentané de leur glaçon avec la côte pour sauter sur le rivage, où ils furent recueillis plus tard par le *Nimrod*. Nous apprenons également les aventures extraordinaires de Mackintosh et de Mc Gillon dans leur marche du mont Bird au cap Royds, sans tente, ni sac de couchage. Bref, on nous met au courant de tous les événements survenus au cap Royds ou à bord du *Nimrod* depuis notre départ.

Le bourdonnement des voix se mêle agréablement au sifflement de la chaudière ; sûrement, depuis l'époque de John Gilpin « il n'y eut gens aussi heureux » que nous trois.

Après le thé, vient la joie de lire les lettres de nos familles. Toutes les nouvelles qu'elles contiennent sont bonnes. Un peu plus tard, nous éprouvons une sensation très agréable à laquelle nous ne sommes plus habitués ; celle d'un bon lavage. Depuis plus de quatre mois, nous ne nous étions pas nettoyés ! Ce n'est qu'après une consciencieuse lessive, qu'une partie de notre carapace de crasse commence à s'écailler, et des lambeaux de peau apparaissent à travers la couche de suie et d'huile de phoque. A 6 heures arrive le dîner ; à peine est-il besoin de dire que nous lui faisons honneur. Nous mangeons comme des gloutons. Cela ne nous empêche pas de prendre ensuite, à 10 heures, avant de nous coucher, une copieuse collation de cacao chaud et de biscuits au gingembre. Il faut avoir couché pendant des mois sur la neige et la glace pour apprécier le bien-être que constitue une couchette garnie de couvertures et d'un oreiller dans une délicieuse petite cabine. Quelques minutes de songerie plaisante, puis un sommeil de plomb. Finie notre marche éreintante, accomplie la mission qui nous a été confiée : à présent nous pouvons dormir en repos.

En quelques mots, je vais maintenant résumer notre voyage :

La distance totale que nous avons couverte, du cap Royds au Pôle magnétique, puis, de ce point à la Barrière Drygalski, s'élève à 2027 kilomètres environ ; sur ce total, 1190 kilomètres ont été parcourus en transportant les bagages en deux convois. Le poids halé pendant ces 1190 kilomètres était au début d'un peu plus d'une demi tonne et d'un peu moins à la fin. Dans le trajet de 836 kilomètres entre le

dépôt Drygalski et le Pôle magnétique, tant au retour qu'à l'aller, nous avons tiré une charge variant de 304 kilos au début à environ 200 au retour.

Notre voyage a duré cent vingt-deux jours. Sur ce nombre, cinq furent passés sous la tente, par suite de violents blizzards, cinq autres occupés à des expériences de cuisine avec la graisse de phoque et à la préparation des provisions pour l'ascension du plateau ; trois autres furent consacrés à des reconnaissances, à des observations magnétiques, etc. En cent neuf jours de voyage effectif, nous avons couvert 2027 kilomètres, ce qui fait une moyenne d'environ 19 Km 300 par jour.

Nous avons ouvert une route vers le Pôle magnétique. Souhaitons que cette voie soit suivie par d'autres explorateurs. Evidemment, il est facile de raisonner sagement après les événements. Si nous avions su devoir rencontrer une telle abondance de phoques le long de la côte et si nous avions eu un bon équipage de chiens, nous aurions pu faire le voyage en moitié moins de temps. Les futures expéditions vers le Pôle magnétique austral devront débarquer une escouade solide et bien équipée, soit à *L'inlet* du Secours, soit, mieux encore, aussi près que possible du petit glacier qui nous a conduits sur le plateau. Le débarquement devra avoir lieu en décembre, aussitôt que le permettra l'état de la glace. Trois hommes, soutenus par une autre escouade de pareil effectif, avec de bons attelages de chiens et une abondante provision de viande de phoque, pourront marcher de conserve jusqu'à environ 112 kilomètres dans l'intérieur des terres. A cette distance, l'escouade de soutien se séparera du premier groupe et fera l'ascension du mont Nansen. Pendant ce temps, le premier détachement pourra se diriger vers le Pôle magnétique à l'allure d'au moins 25 kilomètres par jour. Cela permettra un séjour d'une ou deux semaines au Pôle et le retour à la côte pour les premiers jours de février. Un troisième groupe pourra s'employer à explorer les contreforts des monts Larsen et Nansen, à étudier et à relever les prodigieuses moraines de cette région et enfin à reconnaître la côte profondément dentelée, qui s'étend du mont Nansen au volcan encore inexploré que forme le mont Melbourne.

CHAPITRE XXXI

TOUTES LES ESCOUADES RENTRÉES A BORD RETOUR EN NOUVELLE-ZÉLANDE

LE *NIMROD* RALLIE LES QUARTIERS D'HIVER. – SANS NOUVELLES DU GROUPE DU SUD. – HARBORD ET SES COMPAGNONS EN PÉRIL. – LA PRÉVISION DE MACKINTOSH. – VERS LA TERRE ADÉLIE. – LES ADIEUX AUX QUARTIERS D'HIVER. – RETOUR EN NOUVELLE-ZÉLANDE. – UNE JOURNÉE MERVEILLEUSE.

Le 11 Février, le *Nimrod,* ayant à bord l'escouade du Nord, rallie les quartiers d'hiver où il débarque Mawson. Les seuls habitants de la station à cette date sont Murray, Priestley, Mawson, Day et Roberts. Aucune nouvelle n'est encore parvenue du groupe du Sud, et le détachement envoyé pour le ravitailler n'est pas encore de retour. Le navire mouille la plupart du temps derrière la Langue du Glacier, poussant de temps à autre une pointe jusqu'à la hutte de la *Discovery,* pour surveiller le retour des absents. Le 20 février, on apprend que l'escouade de ravitaillement est restée à la pointe de la Hutte, sans avoir vu le groupe du Sud. La température baisse et les blizzards deviennent plus fréquents.

Mes instructions portaient que, si nous n'étions pas de retour le 25 février, on devait débarquer à la pointe de la Hutte un détachement avec un attelage de chiens, lequel partirait à notre recherche le 1er mars. Le 21 février, Murray et le capitaine Evans commencèrent les préparatifs pour le débarquement de cette escouade de secours. Le *Nimrod* se rendit d'abord au cap Royds pour embarquer Mawson. J'avais exprimé le désir que le commandement du groupe lui fût offert. Immédiatement, il accepta cette nouvelle mission. Ce détachement était exposé à passer un second hiver dans

l'Antarctique, le navire ne pouvant attendre son retour. Bien que la perspective ne fût pas engageante, les volontaires ne manquèrent pas. Une fois ces arrangements terminés, la plupart des membres de l'Expédition débarquèrent pour achever l'emballage du matériel et tenir tout paré pour le départ. Le *Nimrod* était mouillé sous la Langue du Glacier, quand j'arrivai à la pointe de la Hutte avec Wild, le 28 février. Après mon débarquement avec le groupe de secours pour aller chercher Adams et Marshall, le navire se rendit au cap Royds pour y prendre ceux de nos camarades qui y étaient encore, ainsi que des collections et des vivres.

Le *Nimrod,* mouillé près du rivage, mit deux canots à l'eau. Le seul point convenable pour embarquer, situé à proximité du navire, était une falaise de glace peu élevée dans la baie Backdoor. Du haut de cet escarpement il fallut descendre tous les bagages dans les embarcations à l'aide de cordes !

Une forte brise gênait la manipulation des colis ; enfin, vers 6 heures du matin, le 2 mars, il ne restait plus à embarquer que les hommes et les chiens. La descente des chiens un à un dans les canots fut naturellement très lente ; pendant cette opération, le vent tourna au blizzard, tandis que la mer commençait à lever. Les vagues ayant profondément érodé le pied de la falaise de glace, sa partie supérieure se trouvait par suite en surplomb. Une première embarcation, conduite par Davis, réussit à regagner le *Nimrod* sans accident. La seconde, dirigée par Harbord, lourdement chargée de douze hommes et d'une quantité de chiens, n'eut pas la même chance. Elle était arrivée à quelques mètres à peine du bord, lorsqu'un aviron se brisa.

A ce moment, le *Nimrod* est obligé de prendre le large pour éviter d'être drossé sur les rochers. Une tentative pour lancer une bouée de sauvetage au canot échoue. Pendant quelque temps, Harbord et ses compagnons sont en péril : la hauteur de la mer les empêche de sortir de la baie, et la corniche de glace surplombante leur interdit l'approche du rivage. L'embrun soulevé par la tempête les recouvre d'une carapace de glace et ils ont les mains gourdes, à moitié gelées. Après une heure de lutte, le vaillant équipage parvient à saisir une ligne amarrée à une ancre, mouillée à quelques mètres de la falaise et que les hommes demeurés sur la côte tiennent tendue de toutes leurs forces. La situation est encore très critique ; néanmoins tous les canotiers et les chiens peuvent être hissés au haut de la falaise avant

que l’embarcation ne soit engloutie. Des boissons brûlantes les attendent à la station ainsi qu’un bon feu. Presque tout le matériel de couchage a été embarqué et la température est très basse dans la maison ; mais c’était déjà beaucoup que tout le monde fût sauvé.

Le lendemain matin 3 mars, un vent piquant souffle. Le *Nimrod,* qui est allé s’abriter derrière la Langue du Glacier, revient au cap Royds. La houle est encore forte, mais on trouve à l’abri du cap un nouvel embarcadère, et bêtes et gens peuvent être définitivement amenés à bord. Le navire retourne alors à son ancrage de la Langue du Glacier, pour y attendre le retour du groupe de secours.

Vers 10 heures, cette nuit-là, Mackintosh arpentait le pont du navire en causant avec quelques camarades. Tout à coup il s’arrête, en proie à une vive agitation, et s’écrie : « Je sens que Shackleton est arrivé à la pointe de la Hutte. » Et il exprime de suite le désir que le navire soit mis en route vers ce point ; mais personne ne prend au sérieux sa prédiction.

Dunlop lui conseille alors, puisqu’il est si sûr de son fait, de grimper dans le *nid de corbeau* pour voir s’il aperçoit un signal quelconque. Immédiatement, Mackintosh monte et il découvre alors notre signal lumineux à la pointe de la Hutte. Le navire se dirige aussitôt vers la cabane et y arrive à minuit. Le 4 mars, à 2 heures du matin, l’Expédition tout entière se trouvait réunie à bord, saine et sauve.

Il n’y avait pas de temps à perdre si nous voulions essayer d’achever notre tâche. La saison était très avancée et l’état de la glace inquiétant ; toutefois grand était mon désir de tenter avec le navire une exploration à l’est, vers la Terre Adélie, afin de dresser la carte de la côte dans cette direction. Donc, aussitôt que tous les membres de l’Expédition furent embarqués, je donnai l’ordre de faire route vers le nord. Très certainement, d’ici quelques heures, la mer dans ces parages sera prise ; quoique j’aie prévu l’éventualité d’un second hivernage, nul de nous ne sourit à cette possibilité.

Tout d’abord je veux doubler le cap Armytage afin de recueillir les échantillons géologiques et le matériel qui a été laissé à la pointe Pram ; l’approche de vastes bancs de glace venant du sud me fait craindre que le navire ne soit *pincé* pendant quelques heures. Je décide donc d’aller abriter le *Nimrod* sous la Langue du Glacier, dans l’espoir que le vent de sud, qui amène cette glace, cessera, et que nous pourrons alors aller chercher le dépôt. Nous sommes au 4 mars,

2 heures du matin. Mes compagnons et moi allons alors prendre un repos bien gagné et dont nous avons grand besoin.

Le 4, à 8 heures du matin, nous redescendons le *sound* Mc Murdo. De la jeune glace se forme à la surface de la mer, qui est maintenant calme. Nous n'avons pas de temps à perdre si nous voulons nous échapper.

Le *Nimrod* est amené tout contre la pointe Pram, et je montre à Mackintosh la position du petit dépôt sur le versant de la colline. Immédiatement il part avec quelques hommes, tandis qu'un autre groupe se dirige vers la *rookery* des phoques, afin d'essayer d'y capturer un de ces animaux que, la nuit précédente, nous avons observé, et qui nous a paru intéressant. Ce phoque est, soit une nouvelle espèce, soit la femelle du phoque de Ross. C'est une petite bête, longue de 1 m. 40 environ, avec une large bande blanche s'étendant, de la gorge à la queue, sous le ventre. Si nous avions eu des couteaux, la nuit précédente, nous l'aurions expédiée. Il fut impossible de retrouver la trace de cet animal ; aussi bien, comme la mer commence à geler derrière nous, je fais rappeler tout le monde à bord, dès que le dépôt est embarqué, et le *Nimrod* reprend la marche vers le nord.

Une brise de sud souffle bientôt. En passant devant nos quartiers d'hiver, nous montons tous sur le pont pour les saluer d'un triple hourrah et regarder une dernière fois ce lieu où nous avons passé tant de jours heureux. Notre maison n'était certes pas un palais ; durant notre séjour nous y avons supporté maints inconvénients, pour ne pas dire maintes privations ; mais elle a été notre *home* pendant une année dont le souvenir ne s'effacera jamais de nos mémoires. Notre petite communauté y avait vécu en harmonie, et, en somme, très agréablement. Souvent, au cours de nos explorations, son souvenir nous apparaissait comme une sorte de *ville sainte,* vers laquelle se tournaient nos espérances et nos rêves. C'est avec un véritable sentiment de tristesse que nous voyons cette petite maison s'effacer dans le lointain ; tous, nous caressons l'espoir de pouvoir y revivre des journées de lutte à l'ombre du majestueux Erebus.

Je laisse aux quartiers d'hiver des vivres en quantité suffisante pour quinze hommes pendant un an. Les vicissitudes de la vie dans l'Antarctique sont telles que cet approvisionnement pourra être très utile à une expédition ultérieure. La maison a été fermée et la clef pendue extérieurement à un endroit où elle pourra être aisément

trouvée. A l'intérieur j'ai déposé une lettre faisant connaître sommairement nos travaux et donnant quelques informations de nature à intéresser les explorateurs qui viendront à passer par là. Les approvisionnement laissés à la station comprennent du pétrole, de la farine, des confitures, des légumes secs, des biscuits, du pemmican, du *plasmon,* des allumettes, des conserves de viande, du thé, du cacao, et les objets d'équipement nécessaires. Si une expédition a, dans l'avenir, à faire usage de notre maison, elle y trouvera le nécessaire.

Le vent fraîchissant toujours, le *Nimrod* fait route, couvert de toiles et avec toute la vitesse que peut développer sa machine. Cette agitation de la mer nous est très favorable en présence de la rapidité avec laquelle la *jeune glace* épaissit ; avec cela, des masses éparses de vieux *pack* se trouvent sur notre route. Désirant recueillir un dépôt d'échantillons géologiques qui a été laissé par le groupe du Nord sur l'île du Dépôt, je fais venir dans l'ouest. Le vent forçant toujours et les glaces devenant de plus en plus épaisses, à mesure que nous approchons de la côte, je renonce à ce projet. Autour de l'île il n'y a aucun abri et le moindre retard pourrait avoir de très graves conséquences. Par suite, je donne l'ordre de reprendre la pleine mer.

Poussés par un bon vent arrière, le 6 mars, nous sommes au large du cap Adare. Je veux passer entre les îles Balleny et le continent et essayer ensuite de suivre la côte à partir du cap Nord vers l'ouest, afin d'examiner les relations entre la Terre Victoria et la Terre Adélie. Aucun navire n'a encore réussi à pénétrer à l'ouest du cap Nord ; un *pack* considérable a arrêté toutes les tentatives dans cette direction. La *Discovery* s'est glissée entre les Balleny et a navigué dans une région que les cartes représentent comme occupée par la Terre Wilkes. Peut-être cette terre existe-t-elle plus au nord ou plus au sud ?

Nous longeons le *pack,* qui devient très épais. Bien que nous n'ayons pas réussi à faire tout ce que j'avais espéré, nous avons la satisfaction de pousser le *Nimrod* jusqu'au 166° 14' de longitude est par 69° 47'de latitude sud, point qui n'a pas encore été atteint. Le 8 au matin, au delà du cap Nord, nous découvrons une ligne de côtes s'étendant d'abord dans le sud, puis dans l'ouest sur plus de 45 milles. Nous en relevons les divers points, tandis que Marston dessine le profil de cette terre. Nous sommes trop loin pour en prendre des photographies, mais les esquisses exécutées par le

peintre de l’Expédition montrent très clairement le caractère de cette côte. Le professeur David la considère comme l’extrémité septentrionale du plateau antarctique. La côte semble formée de falaises, découpées au loin par de rares baies.

La route vers l’ouest est entièrement fermée ; de plus, la jeune glace, se forme entre le *pack* de l’année précédente et la terre ; nous courrons donc le risque d’être emprisonnés l’hiver dans un endroit sans grand intérêt. Nous nous dirigeons alors vers le nord, le long de la lisière du *pack,* en venant dans l’ouest le plus possible, vers les îles Balleny. J’espère encore qu’il nous sera possible de les doubler et de découvrir la Terre de Wilkes. La navigation est singulièrement difficile ; parfois, étroitement serré de tous côtés, le navire peut à peine se mouvoir.

Finalement, le 9 mars, vers minuit, il devient nécessaire de nous diriger franchement vers le nord. De ce côté la banquise nous ferme également la route, et nous réduit à l’immobilité.

La situation semble fort compromise, quand nous découvrons un canal d’eau libre. Dans l’après-midi du 10, nous nous trouvons dans des eaux assez dégagées ; de temps à autre il faut donner de vigoureux coups de bélier pour passer au travers des *delts* de *pack*. C est le dernier effort et bientôt nous atteignons la mer libre.

La traversée jusqu’en Nouvelle-Zélande fut rapide et le 22 mars, nous jetions l’ancre à l’embouchure de la rivière du Seigneur, sur la côte méridionale de l’île Stewart. Je ne gagnai pas de suite un port, voulant faire parvenir à Londres une relation sommaire de l’Expédition, avant d’affronter les assauts énergiques des reporters.

Ce fut pour nous tous une journée merveilleuse. Depuis plus d’un an, nous n’avions vu que des rochers, de la glace, de la neige et la mer. Depuis ce temps aucune végétation n’avait réjoui nos yeux et aucun chant d’oiseau n’avait charmé nos oreilles. Nous avions accompli notre tâche, mais nous avions été privés de la plupart de ces accessoires qui font la vie digne d’être vécue. Il faut avoir passé une période de sa vie dans les « sombres et mornes solitudes qui gardent le Pôle », pour comprendre ce que les arbres et les fleurs, le gazon ensoleillé et les ruisseaux gazouillants représentent de joie pour une âme humaine.

Nous débarquons sur la plage, puis, comme des enfants, nous allons gambader dans la forêt.

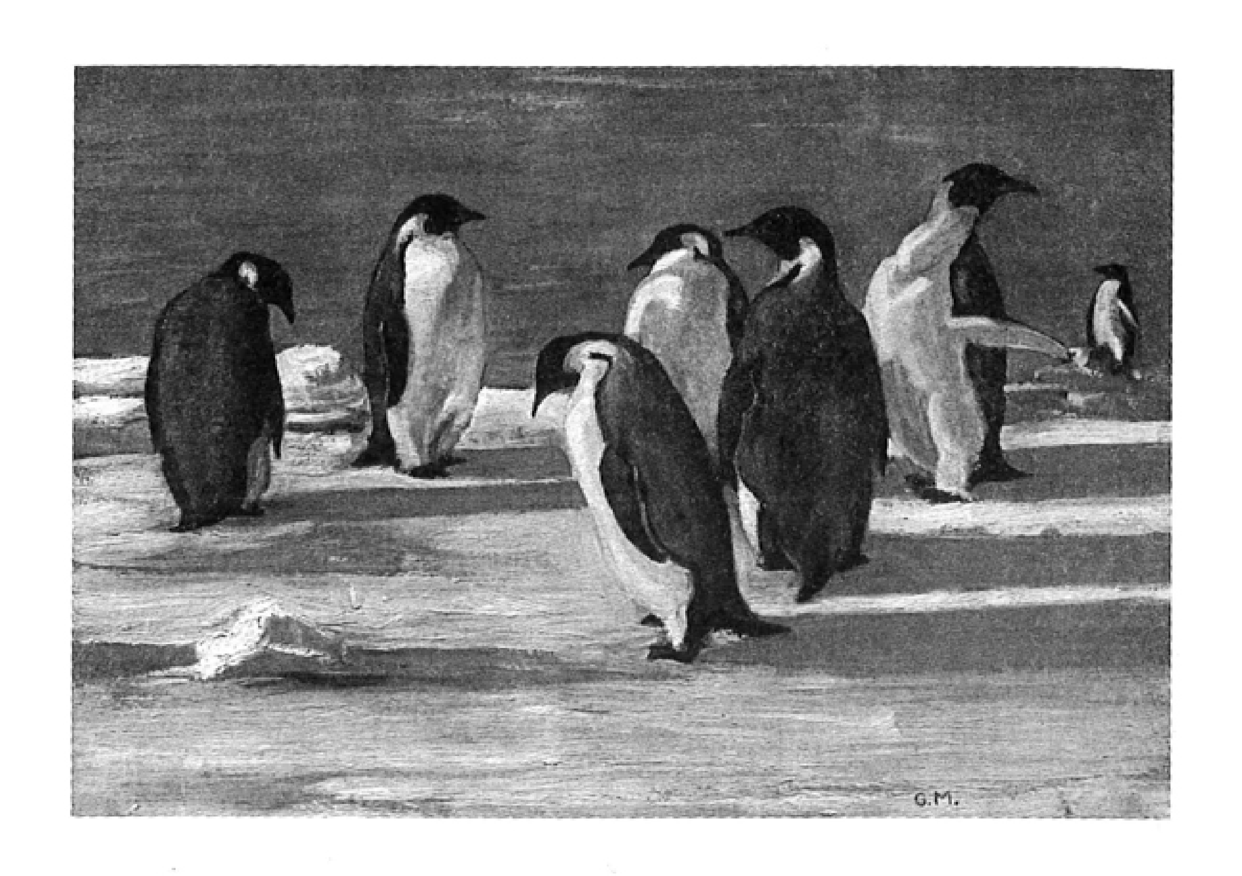
Je ne voulais pas envoyer des câblogrammes de la baie de la Demi-Lune (Halfmoon-Bay) avant une certaine heure préalablement fixée. En attendant, nous nous ébattons sur le sable de la plage, prenons des bains de mer et grimpons aux arbres. Nous allumons du feu et faisons le thé sur la grève. Pendant que nous mangeons, les *wekas*, ces curieux oiseaux qui ne peuvent voler et qui n'existent qu'en Nouvelle-Zélande, sortent du fourré et viennent nous demander leur part de festin. Ces étranges oiseaux, au long bec, au plumage brun, aux yeux vifs et curieux, n'ont aucune peur des hommes. Leur familiarité nous semble comme l'accueil aimable de cette terre qui nous a toujours traités avec une si franche cordialité. Du haut des arbres descendent les notes claires et harmonieuses des autres oiseaux ; il ne nous manque plus que des nouvelles des nôtres pour que notre bonheur soit complet.

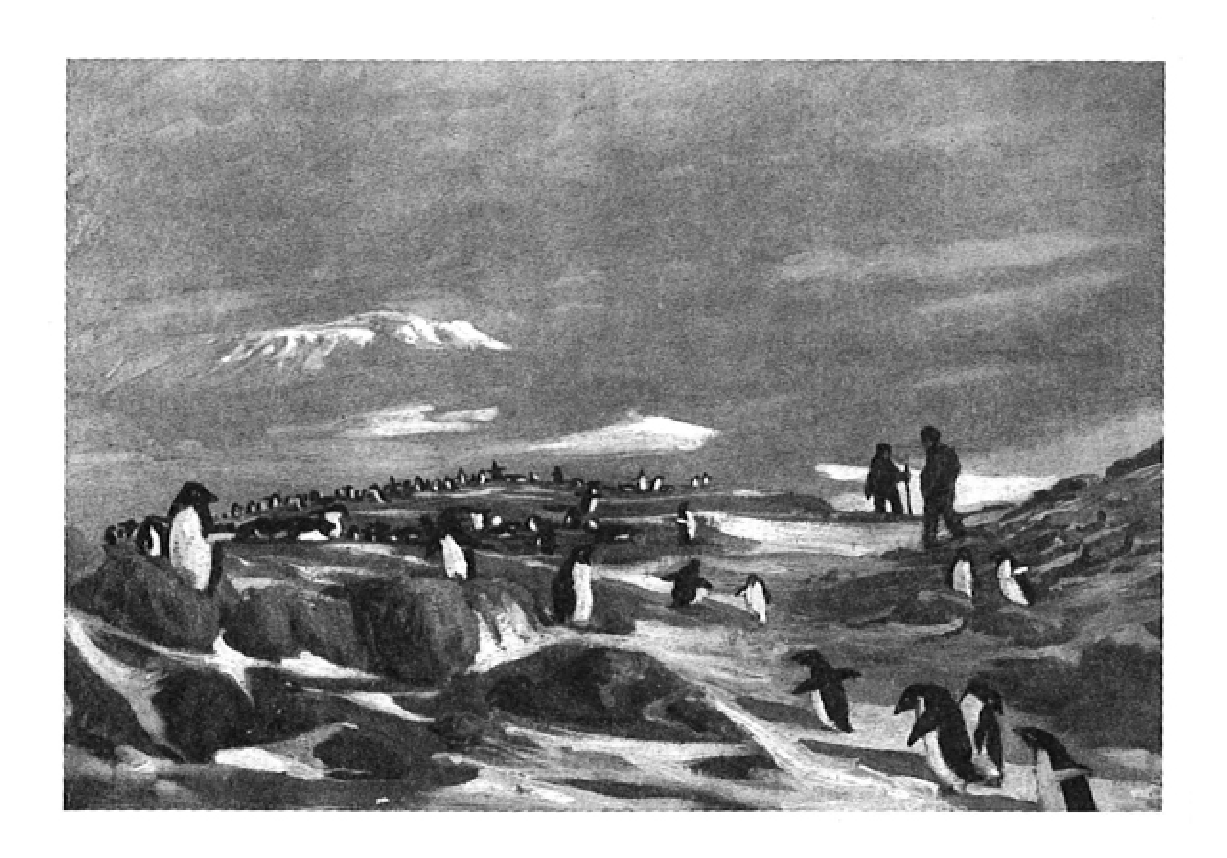
Le lendemain matin, à 10 heures, nous entrons dans la baie de la Demi-Lune. Je me rends aussitôt à terre pour expédier mon câblogramme. C est, en vérité, une chose étrange de voir de nouvelles figures sur le débarcadère après quinze mois de solitude. De retour à bord, je fais mettre le cap sur Lyttelton, le port d'où nous sommes partis le premier jour de l'année précédente. Nous y arrivons le 25 mars dans l'après-midi.

La population de la Nouvelle-Zélande qui s'intéresse tout particulièrement à l'exploration antarctique, nous aurait certainement accueillie avec joie, quel qu'eût été le résultat de nos efforts. Lorsqu'elle connut la nouvelle de ce que nous avions réussi à faire, son enthousiasme éclata en manifestations empreintes de la plus profonde et de la plus vraie sympathie.

Aussitôt que le *Nimrod* fut entré dans le port, nos amis le prirent pour ainsi dire d'assaut, et, lorsque notre petit vapeur accosta, il fut instantanément couvert d'une foule si dense qu'il devint presque impossible d'y faire le moindre mouvement. On me tendit alors de grands paquets de lettres et de câblogrammes. Tous ceux qui me sont chers allaient bien, le monde était satisfait de notre œuvre, et il semblait qu'il ne dût plus y avoir jamais pour nous que du bonheur dans la vie.


S
E
O
N


G.M.



TRAVERSÉE DE RETOUR DU *NIMROD*

Le voyage de retour du *Nimrod* effectué, sous le commandement de M. J. K. Davis, a été rendu intéressant par la recherche d'un certain nombre d'îles, qui sont portées sur la carte, mais dont l'existence est douteuse. Voici le rapport de M. Davis :

« Après avoir quitté Sydney le 8 mai, je me dirigeai vers le sud, en suivant le 151°longitude est. Le 12 mai nous étions par 43°latitude sud, le vent soufflant du sud-est ; le 17 je n'étais qu'à 97 milles de la position des îles telle qu'elle est donnée sur la carte. Un sondage donna 3 420 mètres de fond. Le 18 mai nous passions sur la position indiquée pour l'île de la Compagnie Royale, sans avoir aucune terre en vue. Je me dirigeai à l'est, puis au sud, sans relever aucun indice du voisinage d'une terre.

« Le 24 mai, à 190 milles de l'île Macquarie, nous fûmes surpris par un assez violent coup de vent de nord-est. Le 25, le vent tourna au sud-ouest ; à 11 h. 45 du soir, nous aperçûmes une île que nous longeâmes jusqu'à ce qu'au matin le vent et la mer devinssent moins violents. Mes instructions étaient de visiter l'île Macquarie et d'y faire des collections zoologiques et géologiques, dans le but de relier les connaissances recueillies dans l'Antarctique avec ce que nous savons de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Je devais aussi examiner si les pingouins et d'autres oiseaux y émigrent en hiver. En effet, les pingouins, en particulier, abandonnent l'extrême-sud lorsque la mer gèle en avril, et n'y retournent que l'été suivant. On ignore encore vers quelle région ils se dirigent.

« Nous avions aperçu l'île dans la nuit du 24 mai ; au jour, nous pûmes distinguer ses traits caractéristiques. En approchant du côté de l'est, on est tout d'abord frappé par la hauteur de l'escarpement de la ligne de côte, qui s'élève, par endroits, directement jusqu'à 500 mètres. A l'extrémité sud-est, il y a un récif dangereux, sur lequel la mer brise. En approchant encore davantage, nous vîmes que les versants des montagnes sont verts ; nous pûmes distinguer plusieurs chutes d'eau. Une large baie ou plutôt une grande concavité de la

côte offre un mouillage au sud de l'ile. On le nomme Lusitania Road. En arrière se trouve une ligne de rochers, et, à travers une brèche de cette falaise on peut débarquer.

« A 10 heures du matin, nous jetâmes l'ancre à un quart de mille du rivage, par 15 mètres de fond. Du navire nous voyions deux huttes situées au pied de la colline. Une grande *rookery* de pingouins et quelques éléphants de mer animaient le paysage. Un canot fut mis à la mer et réussit à accoster malgré le ressac. On trouva les versants des collines couverts d'une végétation herbacée ; il n'y avait ni arbres, ni buissons dans l'île. Une petite rivière coule dans une vallée limitée par les collines et rend les bas-fonds marécageux. Des deux huttes, la plus grande avait servi de fonderie pour la graisse des éléphants de mer ; la plus petite était l'habitation des gens qui s'occupaient de cette industrie. Toutes deux étaient très délabrées.

« L'éléphant de mer, dont la taille atteint parfois 10 mètres, est un animal lourd et maladroit, qui passe presque tout son temps à dormir dans l'herbe, à peu de distance de la mer. Il a de grandes dents qui ressemblent un peu à des défenses ; malgré son apparence redoutable, il n'est pas dangereux. Les pingouins étaient nombreux en cet endroit ; les jeunes se trouvaient déjà presque en état de prendre la mer.

« Après être restés à l'ancre pendant la nuit, le lendemain nous longeâmes la côte vers le nord. Un vent de nord-ouest descendait des collines par rafales, et balayait la crête des vagues. A environ 10 kilomètres de la côte, il y a dans les collines une brèche nommée Gorge Verte ; c'est une large vallée, qui traverse l'île. Plus loin nous découvrîmes Nugget Point ; à partir de cet endroit, une ligne de récifs s'étend à quelque distance en mer. En approchant de ce point, nous aperçûmes deux huttes sur le rivage, et une épave. Soudain, à notre grand étonnement, une colonne de fumée s'éleva de la plus petite des deux cabanes. Avec la lunette, nous vîmes un homme debout sur le seuil surveillant notre approche. Nous jetâmes l'ancre et un canot fut envoyé à terre. L'homme s'approcha du rivage, avec deux petits chiens. Le ressac était violent ; notre nouvel ami nous indiqua un endroit pour aborder et aida l'équipage à atterrir. Tout le monde s'empressa de lui demander depuis combien de temps il était dans l'île, s'il y était seul, ce qu'il y faisait, etc. Voici les renseignements qu'il nous donna. M. W. Mac Kibbon était arrivé dans l'île en mars dernier sur un petit navire, appelé le *Jessie Nicoll*

et appartenant à une compagnie qui avait la concession de l'île pour y exploiter l'huile de pingouin et les éléphants de mer. Ce navire amène quelques hommes qui travaillent pendant la belle saison. Au moment où le bateau repartit avec sa cargaison, notre ami préféra rester dans l'île afin d'y récolter de l'huile pendant l'hiver pour la saison prochaine.

« Le lendemain, j'allai moi-même à terre ; Mac Kebbon nous conduisit à sa petite hutte qui était confortable et chaude et d'une propreté rigoureuse. Elle se composait de deux chambres, dans chacune desquelles il y avait du feu. L'une servait d'atelier et de dépôt, l'autre de chambre à coucher. Ce Robinson, malgré ses cinquante ans, était aussi alerte qu'un jeune homme. *Je n'ai jamais été indisposé,* me répondit-il lorsque je lui demandai ce qui arriverait s'il tombait malade. Il était presque aussi surpris que nous de notre rencontre. Lorsqu'il apprit que nous revenions de l'Antarctique, il nous raconta qu'il avait navigué dans les mers arctiques sur la frégate à roues *Valorus,* destinée à ravitailler l'expédition de Nares et Markham.

« Nous restâmes quatre jours à l'île Macquarie et y fîmes une bonne collection d'échantillons d'histoire naturelle. Nous en partîmes le 30 mai ; dès que nous eûmes quitté l'abri de l'île, nous rencontrâmes une forte brise d'ouest, avec grosse mer. Nous passâmes sur la position indiquée pour l'île Emerald le 31 mai, à 8 heures du soir. La nuit était claire ; nous n'étions qu'à trois jours de la pleine lune ; s'il y avait eu la moindre terre dans le voisinage, nous n'aurions pas manqué de la voir. La hauteur de la mer ne nous permit pas de faire de sondage.

« Le 9 juin nous arrivâmes dans le voisinage de la position assignée aux îles Nemrod et, à 1 h. 15 du matin, par temps clair, nous passâmes sur ce point, sans avoir aucune terre en vue. La mer était encore forte. Après avoir parcouru 60 milles à l'est de cette position, j'essayai de sonder. Cette opération, exécutée à la lumière de la lampe et pendant que le navire roulait fortement, n'eut pas grand succès. Nous filâmes 2 000 mètres de corde sans rencontrer le fond.

« Le 17 juin à midi, nous calculâmes que nous étions sur le gisement de l'île Dougherty, mais comme le temps était couvert, nous ne pûmes vérifier cette estime. Le capitaine Keates place cette île sur la même latitude, mais à 34 milles à l'est de la position donnée par le capitaine Dougherty. Aussi je me dirigeai dans l'est, en suivant ce

parallèle, puis, dès que la mer fut plus calme, je revins dans l'ouest. Mais du haut de la mâture aucune terre n'était en vue. Vers 4 heures du soir j'étais de nouveau sur la position indiquée par le capitaine Keates. Nous continuâmes vers l'est le long du 59° 21' de latitude sans voir trace de terre.

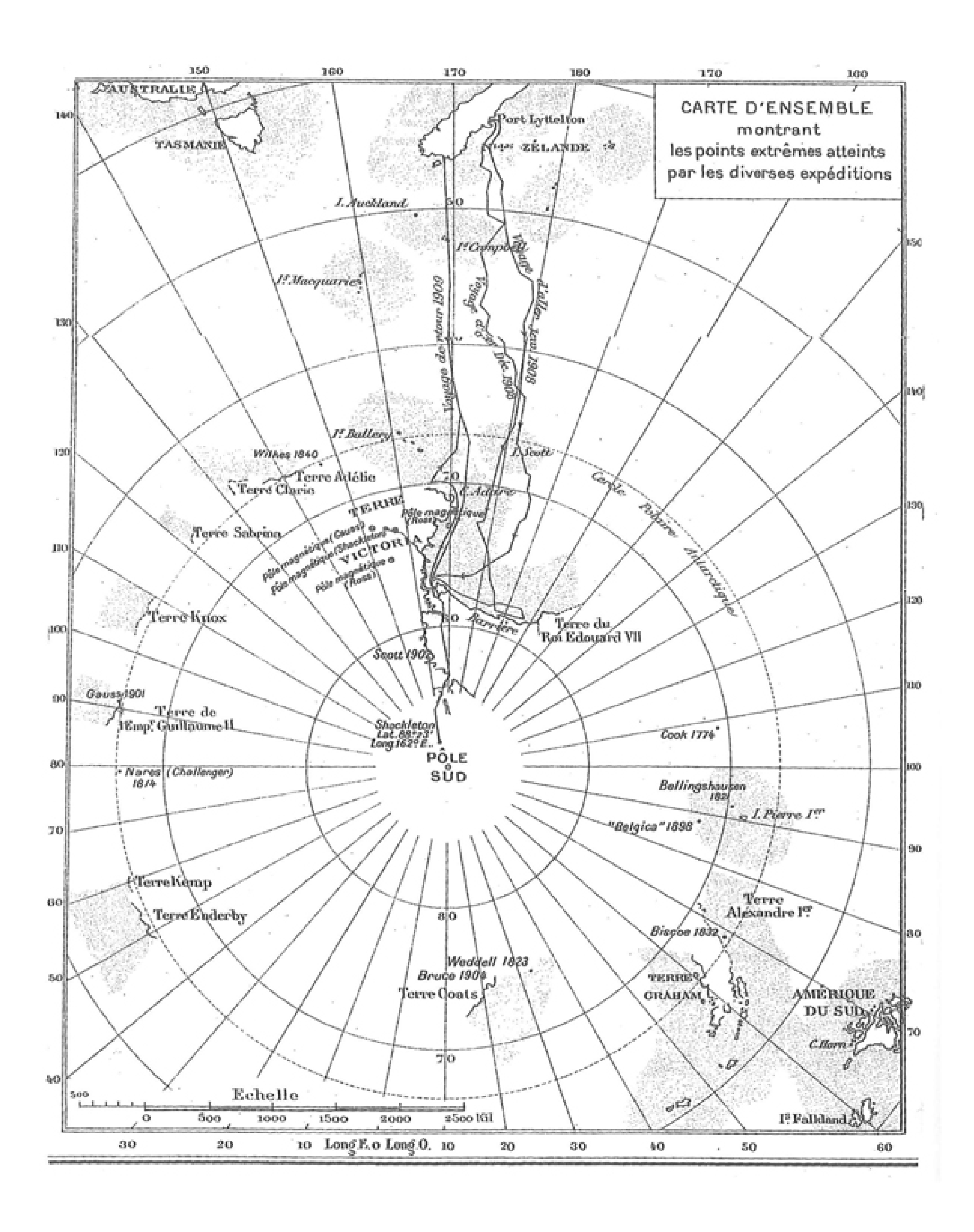
« La nuit, sous cette latitude et en cette saison, dure seize heures ; par suite, les recherches de ce genre sont très difficiles ; sans affirmer que les îles en question n'existent pas, je puis dire qu'elles n'occupent pas les positions qui leur sont assignées. Par 59° 31' latitude sud et 107°longitude ouest, nous rencontrâmes des vents de nord-est qui nous refoulèrent jusqu'au 61°sud, où nous trouvâmes un temps doux et des pluies continuelles.

« Le 17 juin à 10 h. 45 du soir, nous vîmes l'île Diego Ramirez sur notre droite, à une distance de 14 milles. Nous fîmes un très bon relevé de cette position et nous constatâmes que malgré les changements de température auxquels ils avaient été soumis, nos chronomètres étaient en bon état. La nuit était nuageuse et le fait que nous vîmes si distinctement ces îlots, dont le point le plus élevé n'a pas plus de 160 mètres, me confirma dans l'idée que si les autres îles avaient existé dans le voisinage des positions indiquées, nous n'eussions pas manqué de les voir. »

Le *Nimrod* toucha à Montevideo, et arriva à Falmouth le 26 août. Quatre jours après, il mouillait dans la Tamise, terminant ainsi son aventureuse croisière. Le navire avait quitté l'Angleterre depuis vingt-cinq mois.



Le groupe du nord au pôle magnétique
De gauche à droite : Le Dr Mackay, le Professeur David, Douglas Mawson.



CARTE D'ENSEMBLE
montrant
les points extrêmes atteints
par les diverses expéditions
AUSTRALIE
TASMANIE
Port Lyttelton
ZÉLANDE
I. Auckland
Iᵗᵉ Campbell
Iᵗᵉ Macquarie
Voyage de retour 1909
Voyage d'aller Janv. 1908
Iᵗᵉ Ballery
I. Scott
Wilkes 1840
Terre Adélie
Terre Clarie
C. Adare
Cercle Polaire Antarctique
TERRE VICTORIA
Terre Sabrina
Barrière
Terre du Roi Edouard VII
Terre Knox
Scott 1902
Gauss 1901
Terre de l'Empʳ. Guillaume II
Shackleton Lat. 88°23' Long. 162° E.
PÔLE SUD
Cook 1774
Nares (Challenger) 1874
Bellingshausen
I. Pierre Iᵉʳ
"Belgica" 1898
Terre Kemp
Terre Enderby
Terre Alexandre Iᵉʳ
Biscoe 1832
Weddell 1823
Bruce 1904
Terre Coats
TERRE GRAHAM
AMÉRIQUE DU SUD
C. Horn
Iᵗᵉ Falkland
Echelle
0 500 1000 1500 2000 2500 Kil
Long E. o Long O.

NOTES

1

Bras de mer, baie ou détroit. *(Note du traducteur.)*

2

Sorte de marmelade à la mélasse, très en faveur en Angleterre. Il s'en fait de deux sortes : 1°de couleur rouge ; 2°de couleur d'or, d'où son nom *sirop d'or*.

3

Voir plus bas.

4

Les chiffres entre parenthèses indiquent la date de la naissance.

5

La brasse anglaise vaut 1 m. 82. *(Note du traducteur.)*

6

Banquise. (Note du traducteur.)

7

Land-ice. Glace formée en mer le long de terre et qui présente une surface unie. *(Note du traducteur.)*

8

Mot à mot : pied de glace. Masse de glace formée sur les plages et contre les talus côtiers, par suite de l'entassement de glaçons chassés par les vents sur la terre. *(Note du traducteur.)*

9

On donne le nom de vêlage à la rupture du front des glaciers baignés par la mer et à leur morcellement en glaces flottantes. *(Note du traducteur.)*

10

Inlet, canal, détroit, passe. (Note du traducteur.)

11

Gros et large glaçon hérissé de monticules. *(Note du traducteur.)*

12

On donne le nom de *bay-ice* (glace de baie) à la glace qui se forme dans les baies et qui est pour cette raison plate. *(Note du*

traducteur.)

13

Champ de glace. (Note du traducteur.)

14

Bras de mer entouré de terres, détroit ou golfe. *(Note du traducteur.)*

15

Crevasse déterminée dans la banquise par les mouvements de la marée. *(Note du traducteur.)*

16

Banquette de glace amoncelée contre la côte. *(Note du traducteur.)*

17

Tels sont les périls qui menacent l'homme qui touche à l'acier frigide.

18

On donne ce nom aux enceintes concentriques entourant le cône principal et qui sont le résultat d'explosions ayant détruit le sommet d'un ancien volcan. *(Note du traducteur.)*

19

Monticule rocheux émergeant au milieu de glaciers. *(Note du traducteur.)*

20

Préparation composée de lait séché.

21

Ragoût de lard et de petits pois très concentré.

22

Ragoût qui constituait les deux principaux repas de chaque jour.

23

Livre anglaise de 453 grammes.

24

Ce terme emprunté au parler des hautes vallées des Alpes désigne les amas de neige créés par le vent. *(Note du traducteur.)*

25

Cela constitue donc une avance de 28 jours. En 1908, l'expédition Shackleton parcourut en 16 jours la distance que l'expédition Scott couvrit en 44 jours. *(Note du traducteur.)*

26

Au cours de l'expédition conduite sur la Grande-Barrière par le capitaine Scott, le 82° 16' 32'' marqua la limite de notre marcher vers

le sud.

27

Le vocabulaire glaciaire alpin donne le nom de baignoires à ces fentes remplies d'eau. *(Note du traducteur.)*

28

Sur le *Nimrod*, je soumis ces échantillons au professeur David, il reconnut que plusieurs d'entre eux étaient du charbon.

29

Ragoût. (Note du traducteur.)

30

Minna Bluff, ou par abréviation le Bluff, la colline Minna. *(Note du traducteur.)*

31

Glace rugueuse composée de menus fragments. *(Note du traducteur.)*

32

Le début de la pente.